

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

SANDRA DALILA CORBARI

TODOS OS CAMINHOS LEVAM AO MAR:
OS USOS DO TERRITÓRIO E O TURISMO NO DISCURSO DOS ENVOLVIDOS NO
CONFLITO SOCIOAMBIENTAL REFERENTE AO COMPLEXO PORTUÁRIO-
INDUSTRIAL DE PONTAL DO PARANÁ (PR)

CURITIBA
2020

SANDRA DALILA CORBARI

TODOS OS CAMINHOS LEVAM AO MAR:
OS USOS DO TERRITÓRIO E O TURISMO NO DISCURSO DOS ENVOLVIDOS NO
CONFLITO SOCIOAMBIENTAL REFERENTE AO COMPLEXO PORTUÁRIO-
INDUSTRIAL DE PONTAL DO PARANÁ (PR)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

Orientadora: Profª. Dra. Natália Tavares de Azevedo
Coorientador: Prof. Dr. Carlos Alberto Cioce Sampaio
Coorientador: Prof. Dr. Thiago Zagonel Serafini

CURITIBA
2020

Corbari, Sandra Dalila

Todos os caminhos levam ao mar: os usos do território e o turismo no discurso dos envolvidos no conflito socioambiental referente ao complexo portuário industrial de Pontal do Paraná (PR). / Sandra Dalila Corbari. - Curitiba, 2020.

Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Agrárias, Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

Orientadora: Natália Tavares de Azevedo.

Coorientadores: Carlos Alberto Cioce Sampaio; Thiago Zagonel Serafini.

1. Conflitos socioambientais. 2. Licenças ambientais. 3. Portos - Infraestrutura. 4. Turismo - Paraná, Pontal do (PR). I. Azevedo, Natália Tavares de. II. Sampaio, Carlos Alberto Cioce. III. Serafini, Thiago Zagonel. IV. Título. V. Universidade Federal do Paraná.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO - 40001016029P1

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **SANDRA DALILA CORBARI** intitulada: **TODOS OS CAMINHOS LEVAM AO MAR: OS USOS DO TERRITÓRIO E O TURISMO NO DISCURSO DOS ENVOLVIDOS NO CONFLITO SOCIOAMBIENTAL REFERENTE AO COMPLEXO PORTUÁRIO-INDUSTRIAL DE PONTAL DO PARANÁ (PR)**, sob orientação da Profa. Dra. NATÁLIA TAVARES DE AZEVEDO, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 19 de Março de 2020.

Assinatura Eletrônica
24/03/2020 15:09:21.0
NATÁLIA TAVARES DE AZEVEDO
Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica
03/06/2020 14:46:48.0
LUCIANO FELIX FLORIT
Avaliador Externo (FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE REGIONAL DE
BLUMENAU)

Assinatura Eletrônica
29/04/2020 15:32:18.0
CRISTINA FRUTUOSO TEIXEIRA
Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica
29/04/2020 14:26:34.0
CINTHIA MARIA DE SENA ABRAHÃO
Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ -
UFPR/LITORAL)

Aos alicerces da minha vida: meu pai, Umberto (*in memoriam*), e
minha mãe, Maria.

E a todos que acreditam e lutam por um mundo onde impere a
igualdade e a justiça social e ambiental.

AGRADECIMENTOS

A todos que trilharam esta estrada comigo, a todos que foram meu porto seguro.

Aos humanos e não humanos, às criações humanas e às “criações” não humanas que me deram coragem e me deram alegria.

Eu agradeço.

A meus pais, Maria e Umberto (*in memoriam*), por terem aberto a estrada para que eu pudesse percorrê-la. Por vocês naveguei em mares desconhecidos e encarrei as tempestades com bravura. Obrigada, por tantas coisas que mil páginas não poderiam descrever.

A minha família, irmãos, cunhados e sobrinhos, por mostrarem que não importa quão longa e árdua seja uma jornada, sempre haverá alguém esperando por nossa chegada.

A José Alvir Ilkiu (*in memoriam*), meu primeiro professor, por aquele dia de 2001, quando se despediu de mim e disse que gostaria de me ver voltar “doutora”. Suas palavras foram uma bússola estes anos todos.

A meus mestres, em especial aos professores da linha do “Costeiro” do PPGMade, âncoras fortes de barcos desajeitados.

A minha orientadora, Natália, por ter me ajudado a tecer a rede, a jogá-la e a pescar o meu melhor. Tive a certeza de estar sobre ombros de uma gigante.

A meu coorientador Sampaio, por navegar conosco, com paciência e serenidade que apenas um marujo experiente poderia ter. E a meu coorientador Thiago, por aceitar embarcar nessa empreitada, contribuindo valiosamente em cada etapa.

A Nina (e, por consequência, a toda família Rossi Ferreira). Jogamos a rede juntas, enfrentando a bravura quase incessante de um mar agitado. Mas também tivemos fartura ao recolhê-la do mar, com a calma de quem vive um dia de cada vez, apenas um dia de cada vez.

A Lari, Fran e Mari, por me fazerem entender que podemos chegar no mesmo destino percorrendo atalhos divertidos, com bagagens mais leves.

A Vanessa, que me encontrou naufragada e docemente me conduziu para um lugar seguro, dentro de mim mesma.

A meus colegas-amigos do PPGMade. Que coisa linda foi trilharmos juntos, aprendendo a partilhar o peixe, como fazem os pescadores artesanais; a caminharmos bonito, “guata porã”, como diriam os Guarani.

A Denize (e a todos os funcionários e servidores da UFPR), por ser guia nos percalços do caminho.

A todos os entrevistados e pessoas que me receberam, me ouviram e gentilmente me desejaram boa caminhada entre estradas, portos e florestas. Mesmo que não tenhamos o mesmo estilo de caminhar, agradeço a hospitalidade.

A quem me acolheu e compartilhou comigo sua bagagem, dentro da universidade, Luciane Neri, Liliani Tiepolo, Daniel Telles, discentes do PPGDTS. A Miguel Bahl (*in memoriam*) e Bruno Martins, que me encorajaram a voar. A Luciano Félix, Cinthia Abrahão e Cristina Teixeira, pelas contribuições preciosas.

A quem me ajudou com um “*little help*”: Felipe, Nina, Cláudio, Lari, Al, Renan, Diego, Gislene e todos os demais que fizeram isso ser possível.

A Rodrigo Bora, pelas aulas de yoga na UFPR, muitas vezes de forma voluntária. Os benefícios dessa prática me permitiram ser minha própria comandante.

Ao Xon, um ser não humano que caminhou fiel ao meu lado e que me encheu de ternura.

Também a que não quis seguir o caminho comigo. A força encontrei nessas despedidas. A beleza encontrei nas novas rotas.

A quem veio antes, por mostrar o rumo a tomar, e a quem vier depois, por ser motivação e esperança ao trilharmos os caminhos pedregosos.

A todos os povos de resistência, povos indígenas – em especial aos Guarani –, pescadores artesanais, e a todos os povos da floresta, do mar e do campo, que tecem o bem viver, enquanto precisam lutar para viver e sobreviver.

À UFPR, por ter sido uma mãe esses anos todos. Por ter me mostrado, nessa jornada, que caminha bonito quem caminha junto, que a estrada (da vida e da nação) deve ser pavimentada com seriedade, respeito e senso de coletividade.

À Capes e ao CNPq, pelas bolsas concedidas, sem as quais eu não poderia nem mesmo ter dado o primeiro passo. A vida é outra quando temos oportunidade.

E a quem chegou já no fim deste trajeto e compartilhará comigo a vida daqui por diante. Os ventos podem não soprar a nosso favor, mas remaremos valentes, juntos!

Muitas coisas são necessárias para mudar o mundo:

Raiva e tenacidade. Ciência e indignação.

A iniciativa rápida, a reflexão longa.

A paciência fria e a infinita perseverança.

A compreensão do caso particular e a compreensão do conjunto.

Apenas as lições da realidade podem nos ensinar como transformar a realidade.

(Bertolt Brecht)

Calo-me, espero, decifro.

As coisas talvez melhorem.

São tão fortes as coisas!

Mas eu não sou as coisas e me revolto.

(Carlos Drummond de Andrade)

RESUMO

Frente ao processo de acumulação de capital, grandes projetos desenvolvimentistas vêm sendo executados ao longo das décadas tendo como justificativa a busca pelo “desenvolvimento”. Nesse contexto, as zonas costeiras se concretizam como espaços privilegiados para a territorialização do capital, como é o caso dos setores industrial e portuário. As práticas espaciais inerentes a este processo, como a dominação do espaço, podem gerar conflitos socioambientais, induzidos por processo de injustiça ambiental ou por disputa pelo uso do território por grupos com distintas territorialidades, percepções sobre o meio ambiente e interesses sobre a produção socioespacial. É o que vem ocorrendo no município de Pontal do Paraná, no litoral do Paraná (Brasil), que conta com a presença de comunidades tradicionais pesqueiras e indígenas, com histórico turístico de segundas residências e com considerável biodiversidade terrestre e marinha. Em que pesem as características locais, Pontal do Paraná tem sido alvo de especulação industrial-portuária, desde a década de 1970 e mais expressivamente após 2008, com o início do processo de licenciamento ambiental do empreendimento privado Porto Pontal, que busca se estabelecer na localidade da Ponta do Poço e que, juntamente a outros empreendimentos, formaria um complexo industrial-portuário. Nessa conjuntura, o Estado se alia aos interesses do capital, buscando promover a territorialização desses empreendimentos, incluindo a dotação de infraestrutura viária, uma vez que a PR-412, rodovia local, não comportaria o fluxo intenso de veículos pesados. Levando em consideração que os conflitos socioambientais são desencadeados a partir do questionamento sobre a legalidade de algumas formas de apropriação, as quais projetam resultados indesejados de uma prática social sobre outra, identificou-se um conflito socioambiental no qual um empreendimento, alegando interesse público, juntamente à atuação promotora do Estado, se contrapõe a um movimento de resistência liderado por atores sociais que são, em boa parte, “externos” ao território. Assim, o objetivo geral da presente pesquisa foi “analisar como o turismo tem sido utilizado no discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental decorrente da territorialização industrial-portuária em Pontal do Paraná (PR)”. Na arena da disputa, os atores sociais envolvidos no conflito socioambiental se utilizam do turismo enquanto estratégia discursiva para legitimar seus posicionamentos e usos do território. Em que pese o fato de o turismo ser uma importante atividade econômica local, na arena do conflito ele se concretiza como “moeda de troca”, uma estratégia para convencimento da sociedade civil e de autoridades do Estado e como meio de concretização de diferentes perspectivas de desenvolvimento. Há, também, a ausência do discurso sobre o turismo por parte de atores sociais inseridos na arena do conflito, denotando que, para alguns, o que está em pauta é a defesa dos direitos sobre o território e uso e acesso aos bens naturais. Assim, o uso do turismo como estratégia argumentativa mascara outros interesses, como a territorialização industrial-portuária, o (não) uso para a conservação e os usos tradicionais. Além disso, considerando que não há neutralidade, a ausência de discurso por parte de entidades ligadas ao turismo demonstra conivência com o projeto de desenvolvimento proposto para a região.

Palavras-Chave: Conflito Socioambiental. Desenvolvimento. Licenciamento ambiental. Porto. Faixa de Infraestrutura. Turismo. Pontal do Paraná.

ABSTRACT

In face of the process of accumulation of capital, mega developmental projects have been carried out over the decades with the justification of “development”. In this context, coastal areas become consolidated spaces for the territorialization of capital, as is the case of the port and industrial sectors. The spatial practices inherent to this process, such as the domination of space, can generate socio-environmental conflicts, induced by: a process of environmental injustice or by disputes over the use of the territory by groups with distinct territorialities, perceptions about the environment and interests about socio-spatial production. This is what has been happening in the municipality of Pontal do Paraná, on the coast of Paraná (Brazil), which has the presence of traditional fishing and indigenous communities, also a touristic history of second homes and considerable terrestrial and marine biodiversity. Considering the local characteristics, Pontal do Paraná has been the target of industrial-port speculation since 1970s and more significantly after 2008, with the beginning of the environmental licensing process of the private Porto Pontal enterprise, which seeks to establish itself in the locality of Ponta do Poço, and together with other enterprises, such would form an industrial-port complex. In this context, the State gets allied with the interests of capital, seeking to promote the territorialization of these undertakings, including the provision of infrastructure roadway, since the local highway PR-412, would not support the intense flow of heavy vehicles. Taking into account that socio-environmental conflicts are triggered from the questioning about the legality of some appropriation forms, which foresee unwanted results from one social practice over another, a socio-environmental conflict was identified; in which, an enterprise, claiming public interest, alongside with the promoting actions of the State, is opposed by a resistance movement led by social actors that are, for the most part, “external”. Thus, the general objective of the present research was “to analyze how tourism has been used in the discourse of the social actors involved in the socio-environmental conflict produced from the industrial-port territorialization in Pontal do Paraná (PR)”. In the dispute over the territory, the social actors involved in the socio-environmental conflict use tourism as a discursive strategy to legitimize their positions and uses of the territory. Considering the fact that tourism is an important economic activity for the region - in the conflict arena it is consolidated as a “bargaining coin”- a strategy to convince civil society and state authorities, and also it is a means to evidenciate different perspectives of development. There is also the absence of discourse about tourism, by social actors inserted in the conflict arena, denoting that, for some, what is at stake is the defense of rights over the territory and its use as well the access to natural goods. Thus, the use of tourism as an argumentative strategy masks other interests, such as industrial-port territorialization, the (non) use for environmental conservation and traditional uses. In addition, considering that there is no neutrality, the absence of discourse by entities linked to tourism demonstrates connivance with the proposed development project for the region.

Keywords: Socio-environmental conflict. Development. Environmental licensing. Port. Infrastructure Range. Tourism. Pontal do Paraná.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1- OBJETIVO GERAL E OBJETIVOS ESPECÍFICOS	78
QUADRO 2 - <i>CORPUS</i> DE ANÁLISE - TEXTOS ESCRITOS	80
QUADRO 3 - <i>CORPUS</i> DE ANÁLISE - TEXTOS FALADOS	83
QUADRO 4 – ENTREVISTADOS E SETOR REPRESENTATIVO	84

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – ESQUEMA DA PROBLEMÁTICA DA PESQUISA	25
FIGURA 2 – ETAPAS ORGANIZAÇÃO DO <i>CORPUS</i> , COM BASE NA ATD	89
FIGURA 3 – LITORAL PARANAENSE E LOCALIZAÇÃO DAS UCS, ZONAS DE CONCENTRAÇÃO TURÍSTICA E INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS	90
FIGURA 4 – TRAÇADO DAS ESTRADAS NO FINAL DAS DÉCADAS DE 1910 E DE 1920.....	92
FIGURA 5 – ÁREA TITULADA PELO ESTADO DO PARANÁ (1951), DE PROPRIEDADE DA EMPRESA BALNEÁRIA.....	95
FIGURA 6 – ANÚNCIO DA EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL S/A	98
FIGURA 7 – CANAL DO DNOS NO BALNEÁRIO PONTAL DO SUL.....	102
FIGURA 8 – LINHA DO TEMPO COM MARCOS HISTÓRICOS DE PONTAL DO PARANÁ (1920-1990).....	103
FIGURA 9 – LOTEAMENTOS DE PONTAL DO SUL E NÚMERO DE LOTES.....	104
FIGURA 10 – LOCALIZAÇÃO DA VILA DO MACIEL E COMUNIDADE DO CACHAÇAL.....	112
FIGURA 11 – LOCALIZAÇÃO DA VILA CACHAÇAL E DA VILA DOS PESCADORES	113
FIGURA 12 – DELIMITAÇÃO DA TI SAMBAQUI.....	114
FIGURA 13 – IMAGENS DAS ANTIGAS INSTALAÇÕES DA FEM	116
FIGURA 14 – PROJETO DE EXPANSÃO PORTUÁRIA EM PONTAL DO PARANÁ.....	117
FIGURA 15 – LINHA DO TEMPO COM PRINCIPAIS MARCOS HISTÓRICOS DA EXPANSÃO INDUSTRIAL–PORTUÁRIA NA ENTÃO PARANAGUÁ	118
FIGURA 16 – TRAÇADO ANTERIOR E NOVO TRAÇADO DA POLIGONAL DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE PARANAGUÁ	120
FIGURA 17 – LINHA DO TEMPO DA ESPECULAÇÃO INDUSTRIAL–PORTUÁRIA EM PONTAL DO SUL (SÉCULO XXI).....	121
FIGURA 18 – ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI DE 2000.....	122
FIGURA 19 – ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI 2004	122
FIGURA 20 – ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ DO PDDI DE 2007.....	123
FIGURA 21 – PARTE DO ZONEAMENTO DO LITORAL DO PARANÁ (ZEE).....	125
FIGURA 22 – IMAGENS DA PR-412 E SEUS USUÁRIOS	125
FIGURA 23 – ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI DE 2017.....	126
FIGURA 24 – PROJETO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA INICIAL E ALTERADO ...	136
FIGURA 25 – TRAÇADO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA	136

FIGURA 26 – LINHA DO TEMPO SOBRE O PORTO PONTAL E A FAIXA DE INFRAESTRUTURA.....	139
FIGURA 27 – <i>OUTDOOR</i> DO MOVIMENTO #SALVEOLITORAL, LOCALIZADO NO BALNEÁRIO CAIOBÁ (MATINHOS – PR).....	144
FIGURA 28 – CAMPANHA <i>SALVE PONTAL E A ILHA</i>	146
FIGURA 29 – ATORES SOCIAIS E SEUS POSICIONAMENTOS	160
FIGURA 30 – FAIXA EM MANIFESTAÇÃO NO BALNEÁRIO PRAIA DE LESTE, PONTAL DO PARANÁ	171
FIGURA 31 – CAMPANHA <i>ESTRADA JÁ</i> E # <i>SALVE O LITORAL</i>	174
FIGURA 32 – NAVIOS TRAFEGANDO EM FRENTE À ILHA DO MEL	184
FIGURA 33 – O TURISMO NO DISCURSO ‘OS EMPREENDIMENTOS COMO SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS ECONÔMICAS E SOCIAIS: DESENVOLVIMENTO COMO FÁBULA’	194
FIGURA 34 – ESTALEIRO DA TECHINT VISTO DO BALNEÁRIO PONTAL DO SUL... ..	197
FIGURA 35 – PUBLICAÇÃO EM REDE SOCIAL FACEBOOK	202
FIGURA 36 – PEÇA DA CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	215
FIGURA 37 – CHARGE PUBLICADA PELO OJC.....	218
FIGURA 38 – PEÇA DA CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	221
FIGURA 39 – CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	222
FIGURA 40 – PEÇA DA CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	223
FIGURA 41 – CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	225
FIGURA 42 – PEÇAS DA CAMPANHA <i>TURISMO SIM PORTO NÃO</i>	229
FIGURA 43 – O TURISMO NO DISCURSO “EM FAVOR DA NATUREZA: ECONOMIA VERDE COMO DESENVOLVIMENTO ALTERNATIVO”	231
FIGURA 44 – O DISCURSO ‘AS COMUNIDADES TRADICIONAIS E A INJUSTIÇA AMBIENTAL: CAMINHO ABERTO PARA TODOS?’ E A AUSÊNCIA DO TURISMO....	244
FIGURA 45 – CONTORNO URBANO EM PONTAL DO PARANÁ, PROPOSTO PELO PDS LITORAL	251
FIGURA 46 – ENTRE A BUSCA DO CONSENSO E A INDEFINIÇÃO DE OPINIÃO: O CAMINHO DO MEIO	258

SIGLAS

Aciapar	– Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Pontal do Paraná
ACP	– Associação Comercial do Paraná
ADA	– Rede Brasileira para Conservação dos recursos Hídricos e Naturais Amigos das Águas
Adetur	– Agência de Desenvolvimento do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná
AEIT	– Áreas Especiais de Interesse Turístico
Alep	– Assembleia Legislativa do Paraná
Amasul	– Associação de Moradores e Amigos de Pontal do Sul
Ampec	– Associação das Micro e Pequenas Empresas de Pontal do Paraná
AMPP	– Associação dos Moradores de Pontal do Paraná
Animpo	– Associação dos Nativos da Ilha do Mel
Antaq	– Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ApapSul	– Associação Comunitária de Pescadores e Aquicultores de Pontal do Sul
APA	– Área de Proteção Ambiental
APP	– Áreas de Preservação Permanente
APPA	– Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
CaopJDH	– Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Proteção aos Direitos Humanos
CEM	– Centro de Estudos do Mar
Cema	– Conselho Estadual do Meio Ambiente
CERBMA	– Comitê Estadual da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica
Cepal	– Comissão Econômica para a América Latina
CNTur	– Confederação Nacional do Turismo
Colit	– Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense
ConSeg	– Conselho Comunitário de Segurança de Pontal do Paraná
Copel	– Companhia Paranaense de Energia
CPI	– Comissão Parlamentar de Inquérito
Crea-PR	– Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná
DER	– Departamento de Estradas de Rodagem
DNIT	– Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNOS	– Departamento Nacional de Obras e Saneamento
ECI	– Estudo do Componente Indígena

EIA	– Estudo de Impacto Ambiental
Esec	– Estação Ecológica
Evap	– Estudo de Viabilidade Ambiental Prévia
F10P	– Fórum Permanente Futuro 10 Paraná
Faciap	– Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado do Paraná
Faep	– Federação da Agricultura do Paraná
Fecomércio	– Federação do Comércio do Paraná
Fecoopar	– Federação e Organização das Cooperativas do Paraná
FEM	– Fábrica de Estruturas Metálicas
Fenccovib	– Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco e Arrumadores
Feturismo	– Federação das Empresas de Hospedagem, Gastronomia, Entretenimento e Similares do Estado do Paraná
Fetranspar	– Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná
Fiep	– Federação das Indústrias do Estado do Paraná
Fiocruz	– Fundação Oswaldo Cruz
FNE	– Federação Nacional dos Estivadores
FPCI	– Fundação Paranaense para a Colonização e Imigração
Fumtur	– Fundação Municipal de Turismo
Funai	– Fundação Nacional do Índio
IAP	– Instituto Ambiental do Paraná
Ibama	– Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	– Imposto Sobre Circulação de Mercadoria
IDH	– Índice de Desenvolvimento Humano
Ipardes	– Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPTU	– Imposto Predial Territorial Urbano
ITC	– Instituto de Terras e Cartografia
LI	– Licença de Instalação
LO	– Licença de Operação
LP	– Licença Prévia
MIT	– Massachusetts Institute of Technology
MP	– Ministério Público
MPPR	– Ministério Público do Paraná

MT	– Ministério dos Transportes
MTur	– Ministério do Turismo
OC2	– Observatório de Conservação Costeira do Paraná
Ogmo	– Órgão de Gestão de Mão de Obra Portuária
OIT	– Organização Internacional do Trabalho
OJC	– Observatório de Justiça e Conservação
ONG	– Organização Não-Governamental
ONU	– Organização das Nações Unidas
PAC	– Programa de Aceleração do Crescimento
ParNa	– Parque Nacional
PDDI	– Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
PDS	– Plano para o Desenvolvimento Sustentável
PDZPO	– Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá
PE	– Parque Estadual
Pelt	– Plano Estadual de Logística e Transporte do Paraná
PGE	– Procuradoria Geral do Estado
PPGMade	– Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento
Rima	– Relatório de Impacto Ambiental
RMC	– Região Metropolitana de Curitiba
RPPN	– Reservas Particulares do Patrimônio Natural
Sebrae	– Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
Secultur	– Secretaria Municipal de Cultura e Turismo
Sedest	– Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo
Sedu	– Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano
Seet	– Secretaria de Estado do Esporte e Turismo
Sefa	– Secretaria de Estado da Fazenda
SEI	– Setor Especial Industrial
Seil	– Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística
Sema	– Secretaria de Estado do Meio Ambiente
SEP	– Setor Especial Portuário
Seplan	– Secretaria de Estado do Planejamento
SEP/PR	– Secretaria de Portos da Presidência da República
Setu	– Secretaria de Estado do Turismo
STJ	– Supremo Tribunal de Justiça

TAC	– Termo de Ajuste de Conduta
TBC	– Turismo de Base Comunitária
TCP	– Terminal de Contêineres de Paranaguá
TCPP	– Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná
Tenenge	– Companhia Técnica Nacional de Engenharia
TFR	– Tribunal Federal Regional
TI	– Terra Indígena
TR	– Termo de Referência
TUP	– Terminais de Uso Privado
UC	– Unidades de Conservação
UFPR	– Universidade Federal do Paraná
Unesco	– Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZDD	– Zona de Desenvolvimento Diferenciado
ZEE	– Zoneamentos Ecológico-Econômicos
ZEP	– Zona Especial Portuária
ZEPI	– Zona de Expansão para Unidades de Conservação de Proteção Integral
ZU	– Zona Urbana

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	16
PREÂMBULO	18
1. INTRODUÇÃO.....	21
3. ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E DINÂMICAS ESPACIAIS	37
4. USOS E PODER CONFORMANDO O TERRITÓRIO	45
4.1. A TERRITORIALIZAÇÃO DO CAPITAL NA ZONA COSTEIRA.....	50
4.2. A ZONA COSTEIRA COMO TERRITÓRIO USADO, DE RECLUSÃO E INCLUSÃO PRECÁRIA	55
4.3. PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO AMBIENTAL NA ZONA COSTEIRA: A EXCLUSÃO TERRITORIAL.....	58
5. OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS: INTERESSES E PERSPECTIVAS SOBRE O TERRITÓRIO E A NATUREZA	62
5.1. PODER, DISCURSOS, CONTRADISCURSOS NOS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS.	70
6. METODOLOGIA DE PESQUISA	77
6.1. OPERACIONALIZAÇÃO DA PESQUISA.....	77
6.2. ANÁLISE DOS DADOS: ANÁLISE TEXTUAL DISCURSIVA.....	86
7. ANTECEDENTES DO TEMA: USOS DA ZONA COSTEIRA DO PARANÁ PÓS- SÉCULO XX.....	90
7.1. A PERIFERIA DO PRAZER: A GÊNESE DA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DE PONTAL DO PARANÁ	91
7.2. DA CIDADE QUE NUNCA EXISTIU À CIDADE QUE SE PRODUZIU: O VERANISMO COMO ATIVIDADE CENTRAL EM PONTAL DO PARANÁ.....	103
7.3. SOBRE O PRÉ-EXISTENTE: UM TERRITÓRIO SOCIOBIODIVERSO	107
7.4. NO FINAL DO CAMINHO TINHA UM POÇO: A TERRITORIALIZAÇÃO INDUSTRIAL-PORTUÁRIA DE PONTAL DO PARANÁ.....	114
7.4.1. O apoio do Estado à territorialização industrial-portuário.....	121
8. O CONFLITO SOCIOAMBIENTAL	128
8.1. A GENEALOGIA DO CONFLITO: DO PORTO PONTAL À FAIXA DE INFRAESTRUTURA.....	128
8.2. CONHECENDO A ARENA DO CONFLITO: OS ATORES SOCIAIS	140
8.2.1. Os atores sociais de promoção	141
8.2.2. Os atores sociais de oposição.....	147

8.2.3. Os atores sociais do “caminho do meio”	158
8.3. AS ARMAS DA DISPUTA: OS DISCURSOS E SUAS DIMENSÕES	160
8.3.1. Os empreendimentos como solução para as mazelas econômicas e sociais: o desenvolvimento como fábula	161
8.3.2. Em favor da natureza: economia verde como desenvolvimento alternativo	194
8.3.3. As comunidades tradicionais e a injustiça ambiental: caminho aberto para todos?	231
8.3.4. Entre a busca do consenso e a indefinição de opinião: o caminho do meio	245
9. SALVEM O TURISMO OU SALVEM-SE DO TURISMO: A ESTRATÉGIA DISCURSIVA	259
10. CONCLUSÕES.....	268
REFERÊNCIAS	275
APÊNDICES	304

PREÂMBULO

Antes da construção do projeto de tese propriamente dita, a presente pesquisa foi gestada em um processo coletivo e interdisciplinar, inerente ao Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento (PPGMade), da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Diante da crise da produção do conhecimento e acerca da questão da legitimidade do recorte disciplinar nas ciências que eventualmente nos trazem uma tradução da realidade fragmentada, positivista e não complexa, outros modelos de se produzir ciência têm se mostrado mais eficientes. A partir dessa proposta, o PPGMade se propõe, desde sua origem, a trabalhar com a interdisciplinaridade, tendo como finalidade discutir, dentro de sua temática principal, as complexas e dicotômicas relações entre ambiente e sociedade.

O referido Programa de Pós-graduação proporciona aos seus discentes uma visão holística de temáticas relacionadas ao meio ambiente e desenvolvimento, em um primeiro momento, por meio de módulos interdisciplinares. Em seguida, os doutorandos iniciam as atividades da “Oficina IV - Oficina de Construção de Pesquisa Interdisciplinar em Meio Ambiente e Desenvolvimento”, que se subdivide em duas fases de produção coletiva: a primeira fase é realizada com todos os estudantes da turma do doutorado, e a segunda fase é realizada dentro das linhas/núcleos de pesquisa.

O trabalho interdisciplinar com os doutorandos da turma XII (2016-2020) na “Oficina IV” foi dividido em duas etapas de produção coletiva. Para tanto, o tema geral dessa turma foi “Conflitos Socioambientais e (in)Justiça Socioambiental, Resistências, Estratégias e Alternatividades de Desenvolvimento”, servindo de base para a pesquisa e constituição do trabalho coletivo da turma. Esse tema geral foi dividido em três subtemas: (in)justiça ambiental e conflitos; formas de resistência à injustiça ambiental e alternativas de desenvolvimento; e estratégias de implementação. Tais temas foram discutidos em seminários preparados pelos doutorandos para aprofundamento dos conceitos em uso e noções de pesquisas, a partir de bibliografia recomendada por professores tutores de cada sessão.

Como consequência dos vários encontros coletivos, o grupo passou para a etapa de análise de dados secundários. Essa primeira etapa teve como objetivo principal a identificação e materialização dos casos de injustiça ambiental e os consequentes conflitos gerados a partir dessas injustiças. Além disso, efetivou-se um levantamento sobre os principais responsáveis pelo cenário de injustiças, os espaços da natureza onde essas ocorrem e as populações mais

vulneráveis, utilizando como base os dados do Mapa de Conflitos e Injustiça Ambiental em Saúde no Brasil, da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz).

Com isso, o objetivo geral dessa pesquisa coletiva foi analisar como os conflitos socioambientais se apresentam na realidade brasileira e em suas macrorregiões, identificando os principais responsáveis ou causadores, populações atingidas e impactos ou riscos ambientais potenciais e concretos. Isso foi feito por meio de uma pesquisa bibliográfica que trata sobre os aspectos da dimensão espacial do desenvolvimento e de acumulação de capital no Brasil, que, por sua vez, possibilitam compreender os conceitos de conflitos e (in)justiças ambientais. Esse referencial teórico foi somado à análise de dados secundários levantados pela Fiocruz, que possibilitou uma avaliação qualitativa e quantitativa do atual quadro geral de conflitos e injustiça ambiental no Brasil.

A partir disso, passou-se para a segunda etapa, já no âmbito da linha de pesquisa “Usos e Conflitos nos Ambientes Costeiros”. Nesse momento, desenvolveu-se um diagnóstico, tendo como recorte geográfico o litoral do Paraná e o recorte temporal o período entre 1920 e 2017. Os temas a que seriam trabalhados foram escolhidos de acordo com a proposta de interesse individual de cada um dos doutorandos, desde que se enquadrassem na temática geral do grupo, intitulada “Meio ambiente e desenvolvimento - transformações urbanas, portuárias e industriais no litoral do Paraná: impactos, conflitos, injustiças ambientais, resistências e alternativas”. Orientado pela etapa anterior, o objetivo geral do trabalho coletivo da linha de pesquisa supracitada foi realizar um diagnóstico coletivo do litoral do Paraná a partir de três vetores socioespaciais: atividades portuárias e industriais, turismo e políticas e ações de gestão e de conservação dos recursos naturais.

Partindo da problemática geral do PPGMade, meio ambiente e desenvolvimento e, mais especificamente na problemática do projeto coletivo “modelos de desenvolvimento e conservação hegemônicos”, seguiu-se para os vetores escolhidos que representam esses modelos hegemônicos vigentes no litoral paranaense. Dessa forma, eles se correlacionam aos casos de injustiça ambiental, podendo desencadear conflitos socioambientais e, potencialmente, processos de resistências ou alternativas, no que tange tanto às relações homem-natureza quanto às econômicas. Assim, foram delineados os objetivos gerais de pesquisa de cada doutorando.

Foi realizado levantamento bibliográfico e procedeu-se à coleta de dados secundários. Nesse processo, considerou-se a participação pretérita dos autores em experiências acadêmicas e profissionais no litoral paranaense que proporcionaram a identificação de diferentes informações para os vetores, conflitos, resistências e alternativas. Também

buscou-se bibliografia crítica em relação aos diversos usos e ocupações no marco espacial. Os dados foram organizados em um recorte temporal (de 1920 até 2017) em relação aos recortes espaciais específicos (global, nacional, regional e local). No cruzamento das variáveis, foram identificadas e alocadas as informações de acordo com os principais marcos, além dos conflitos socioambientais, dos processos de resistência e das alternativas para cada vetor. Após esse processo, as informações foram organizadas em linhas do tempo, identificando e apontando as sobreposições de conteúdos que marcaram a atuação de pelo menos dois dos vetores. Por fim, produziu-se um texto onde todas as informações do diagnóstico foram retratadas.

Em meio à constituição do documento coletivo, a ideia de pesquisa individual foi se alterando e se moldando. Ao final da pesquisa coletiva, foram identificadas duas variáveis-chave para a escolha da temática da tese: a inter-relação entre os vetores porto/indústria e turismo, seja no que diz respeito ao histórico de desenvolvimento do litoral do Paraná, seja no que se refere à retroalimentação dos dois vetores, que se amparam um no outro para se validar ou se desenvolver, tendo o litoral do Paraná como um espaço a ser explorado, acarretando a produção e a dominação do espaço por esses setores. A outra variável diz respeito à visualização do conflito socioambiental em torno da especulação portuária-industrial no município de Pontal do Paraná. O conflito, embora relacionado ao setor portuário, à expansão de infraestruturas técnicas e à indústria, também evoca o componente “turismo”, dada a importância da atividade para a região. Ao realizar a pesquisa preliminar, quando a temática da tese estava sendo delineada, verificou-se que diferentes atores sociais, com diferentes formas de inserção e interesses no território, recorriam ao turismo como argumento legitimador de sua posição na arena do conflito socioambiental. Essa conjuntura instigou a realização da presente pesquisa doutoral.

1. INTRODUÇÃO

Grandes projetos vêm sendo construídos ao longo das décadas, passando por diferentes governos, tendo como justificativa a busca pelo “desenvolvimento” e seus mais variados “sobrenomes” (LATOUCHE, 2004). Entre essas obras estão as destinadas à extração, produção e transporte de *commodities*, incluindo toda sorte de infraestrutura necessária, como ferrovias, rodovias, zonas portuárias, criando corredores de desenvolvimento, interligando zonas produtoras a zonas consumidoras, nas mais diversas escalas geográficas. Tais escalas foram se ampliando no decorrer do tempo, passando da produção-consumo mais local à inserção da globalização, ao mesmo tempo em que o capital foi demandando mais espaço, expandindo a fronteira de produção, bem como as áreas de escoamento.

As crises do capital e as dinâmicas espaço-temporais adotadas, com a expansão espacial do capitalismo para áreas até então às margens, têm se expandido as fronteiras de produção, bem como as infraestruturas que possibilitam a ligação de zonas produtoras (BRANDÃO, 2010). Por isso e para isso, locais estratégicos da zona costeira são utilizados por e para infraestrutura e equipamentos, como é o caso dos complexos portuários e toda sorte de apoio à atividade (CUNHA, 2005). Nesse aspecto, ressalta-se a territorialização do capital, oriunda da dominação espacial (HARVEY, 1996a; LEFEBVRE, 2006) na zona costeira, especialmente a expansão das infraestruturas para escoamento de produção, os corredores do desenvolvimento. Essa dinâmica se explica porque, no âmago da globalização, a acumulação de capital está fortemente relacionada à circulação de mercadorias e à deslocalização do circuito produção-consumo.

A territorialização do capital pode induzir conflitos socioambientais (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017), uma vez que essas obras e infraestruturas são implantadas, em geral, em zonas que são território usado (SANTOS, 1999), local de moradia, trabalho e vida dos mais diversos povos, como comunidades indígenas, quilombolas, pescadores artesanais, agricultores tradicionais, passando por comunidades urbanas despossuídas de capital econômico e político. Ademais, tais obras podem interferir nas dinâmicas naturais relativas aos locais de exclusão territorial (HAESBAERT, 2004a).

Esse processo ocorreu em Pontal do Paraná, um município balneário do litoral do Paraná, no Sul do Brasil, com presença de comunidades tradicionais pesqueiras, com histórico

turístico de segundas residências e com considerável biodiversidade terrestre e marinha. O município tem sido alvo de especulação industrial-portuária, que ganhou força no período na gestão estadual entre 2011 e 2018.

Considerando que os conflitos socioambientais são desencadeados a partir do questionamento sobre a legalidade de algumas formas de apropriação, as quais projetam resultados indesejados de uma prática social sobre outra, levando a questionamentos sobre o caráter arbitrário dos sentidos hegemônicos que são atribuídos ao território (ACSELRAD, 2004; VIEGAS, 2009; ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2014), identificou-se em Pontal do Paraná um conflito socioambiental que tem como principais responsáveis empreendimentos industriais e portuários particulares. Estes, alegando interesse público, buscam se estabelecer na localidade da Ponta do Poço, por conta de uma vantagem locacional, características naturais do local – calado natural e fácil acesso a mar aberto – garantiriam a esses empreendimentos uma vantagem competitiva.

Outro responsável pelo conflito é o Estado. O capital, ao dominar e produzir o espaço, o faz aproveitando situações geográficas e ecológicas favoráveis para o desenvolvimento de infraestruturas, no qual o Estado entra como apoiador e peça fundamental (FOLADORI; MELAZZI, 2009). No conflito socioambiental analisado, verifica-se a atuação das esferas municipais e estaduais, que, aliadas aos empreendedores privados, vêm atuando para viabilizar a implantação do empreendimento.

Além disso, ao se inserir como um novo uso no território, gera-se um “desconforto”, uma vez que esse espaço se torna avesso ao tempo vivido (LEFEBVRE, 2006). Esse desconforto, não raro fruto do processo de (in)justiça ambiental, dá origem a um conflito socioambiental, como ocorre no município supracitado, quando o uso industrial-portuário busca ser fixado no território, conflitando com outros usos, como o turístico, o da conservação e os usos tradicionais.

Sobre isso, no litoral do Paraná, não muito diferente da zona costeira de outros estados brasileiros, os principais vetores socioespaciais são o setor portuário – e junto a ele toda sorte de empresas que o utilizam e viabilizam seu funcionamento; o setor do turismo, com ênfase para o turismo de sol e praia, que se mescla ao fenômeno do veraneio por proprietários de segundas residências. Tais vetores coexistem, se relacionam e conflitam com as populações indígenas e tradicionais, mais especificamente no que se refere à manutenção de suas atividades tradicionais, como a pesca artesanal. Também conflitam com as políticas e gestão

de conservação ambiental, tendo em vista a importância ecológica e a baixa concentração populacional da região, que tornaram o litoral do Paraná *locus* do movimento de proteção desde meados de 1980.

A história da região após a colonização é marcada pela inter-relação desses vetores, os quais se utilizaram das mesmas infraestruturas técnicas¹ para se estabelecer e consolidar (NASCIMENTO *et al.*, 2017). Assim mesmo, é impossível desconsiderar o fato de que boa parte da zona costeira paranaense foi dominada por outros usuários, que fazem uso do território de forma a dar curso a um processo de produção socioespacial em que a degradação social e ambiental se faz presente. Embora o histórico portuário do litoral do Paraná seja de longa data e os processos socioespaciais do Porto de Antonina e de Paranaguá tenham suas peculiaridades, o que se evidencia na presente pesquisa é a especulação, presença e expansão das atividades mais recentes no município de Pontal do Paraná. Isso porque, pese o fato que a localidade da Ponta do Poço ser vislumbrada como área de expansão portuária desde a década de 1970, instaurou-se um conflito socioambiental que tem um recorte temporal mais recente.

Esse conflito socioambiental tem como responsáveis, conforme já citado, os empreendimentos industriais-portuários, com ênfase em um deles, denominado 3P – Porto Pontal Paraná – outrora denominado Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná (TCPP) e popularmente conhecido como “Porto Pontal”². Seu histórico remonta à década de 1950, mas foi efetivamente fundado em 1995, dando início ao procedimento de licenciamento ambiental uma década depois, amparado no estímulo neoliberal ao setor portuário. O Porto Pontal surge como um projeto que, uma vez instalado, modificará as dinâmicas socioambientais de Pontal do Paraná e adjacências. O Estado, englobando todos os níveis administrativos, também é corresponsável pelo conflito, seja por seu incentivo ou ação, seja pela inação ou omissão seletiva. O Estado tem papel expressivo em outro ponto de fulcral na arena do conflito: a dotação de infraestrutura necessária para viabilização desse complexo, um projeto denominado “Faixa de Infraestrutura”³, que contempla um conjunto de componentes, dos quais se ressalta um: a rodovia PR-809.

¹ Vale observar que essas infraestruturas técnicas fossem instaladas tendo como motivador maior o setor portuário ou industrial. Foi o caso da BR-277, da PR-412, das linhas de energia elétrica, de telefonia, entre outros.

² Na presente tese se utilizará a nomenclatura “Porto Pontal”, recorrentemente utilizada por populares.

³ O projeto foi rebatizado de “Bioestrada da Mata Atlântica”, em fevereiro de 2020. Ao longo do texto é denominada “Faixa de Infraestrutura”, uma vez que o novo nome surgiu já no encerramento da presente pesquisa. Não obstante, se explica o contexto da renomeação, no capítulo sobre os discursos.

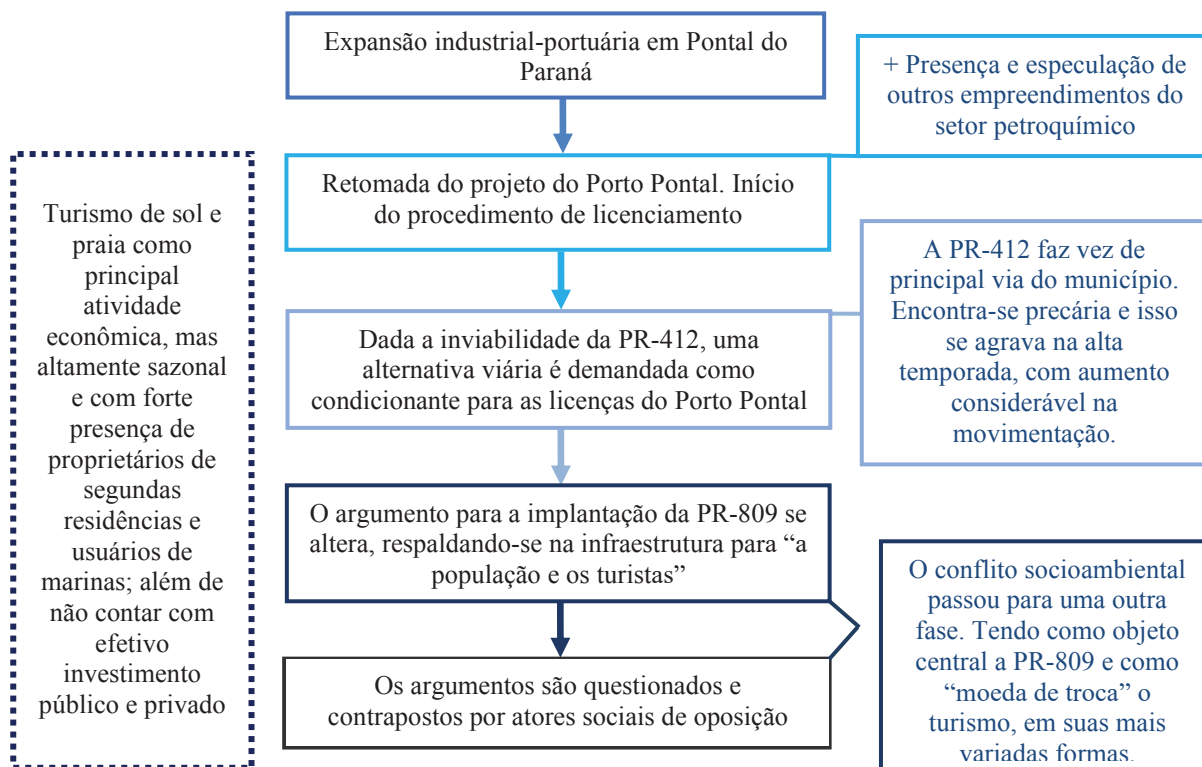
Não obstante, faz-se necessário ressaltar que os portos são infraestruturas estruturantes, determinando a dinâmica territorial no seu entorno, incluindo a dotação de infraestrutura, como estradas e ferrovias, além de produzir o espaço urbano (BARRAGÁN MUÑOZ, 2001). No contexto local, o que se pretende estabelecer não é apenas um porto, mas sim um complexo industrial-portuário, uma gama de empreendimentos que compõem um condomínio industrial e portuário, somado a uma sorte de empresas que comumente se estabelecem em regiões portuárias para atendimento dos usuários. Também não é apenas uma estrada, é uma Faixa de Infraestrutura composta de vários componentes que têm como objetivo o atendimento a esses empreendimentos, incluindo uma possível termelétrica⁴ (APPA, 2012). Esses dois empreendimentos – Faixa de Infraestrutura e complexo industrial-portuário, tendo como agente central o Porto Pontal – tentam se viabilizar por meio de uma chantagem, destacando recorrentemente que o estado vizinho, Santa Catarina, possui maior poder de competição portuária que o Paraná.

Um aspecto ganha relevância na arena de disputa: é nesse momento em que o setor do turismo ganha espaço no conflito socioambiental. Por um lado, o desenvolvimento do setor industrial-portuário, além de ser um setor estratégico para o Estado do Paraná, é tido como uma “solução” à falta de emprego, renda e infraestrutura básica no município de Pontal do Paraná, demandas que o setor do turismo não tem logrado suprir. Porém, por outro lado, ao inserir na arena do conflito o componente “rodovia”⁵, o turismo é colocado como objetivo dessa infraestrutura, de modo que os argumentos giram em torno desse setor, seja em espaços formais ou informais de discussão, seja em documentos ou em materiais midiáticos. Destarte, tem-se um conflito socioambiental no qual o turismo passa a figurar com certa centralidade nos discursos, como pode ser visualizado no esquema abaixo (FIGURA 1).

⁴ Essa informação consta também no discurso de atores sociais entrevistados, como poderá ser visto no capítulo de descrição dos dados.

⁵ Muito mais que a Faixa de Infraestrutura como um todo, a rodovia é o componente central dos argumentos dos envolvidos no conflito socioambiental.

FIGURA 1 - ESQUEMA DA PROBLEMÁTICA DA PESQUISA



Fonte: Elaboração própria

Destarte, a rodovia projetada é o alvo do conflito socioambiental, tendo o complexo industrial-portuário como objeto de fundo e o turismo como estratégia argumentativa legitimadora dos posicionamentos, contrários ou favoráveis, à adequação viária do município ou ao próprio complexo industrial-portuário.

O cenário do conflito é construído por uma trama de ações, interesses, poderes – que se expressam nos argumentos de diversos atores sociais e agentes – entidades de classe, órgãos governamentais, empresas privadas. O que está em pauta é a forma como o espaço é compreendido pelos diferentes atores sociais e agentes, os quais se utilizam do território em um *continuum*, desde a forma mais simbólica até a extremamente funcional.

Pelo olhar da ecologia política, campo que estuda os conflitos socioambientais, essa disputa por formas de valoração é permeada por lutas de poder, e exatamente os que detêm maior poder (principalmente capital econômico e político) é que são os “ganhadores”, enquanto os que detêm menor poder, os despossuídos, ficam com o ônus da degradação ambiental, do “desenvolvimento”. Esses atores sociais, articulados em movimentos e redes,

buscam validar seus posicionamentos e vencer as disputas nessa arena de conflito, de modo que suas demandas e seus interesses no território sejam viabilizados.

A complexidade do conflito socioambiental e a evidencia de que o turismo era acionado nos argumentos, levaram a questionamentos que deram origem à estrutura da presente investigação. Primeiramente, tem-se a seguinte questão base para a presente pesquisa: Como o turismo vem sendo utilizado como estratégia argumentativa e que usos do território estão sendo disputados pelos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental decorrente da territorialização portuária-industrial em Pontal do Paraná (PR)?

Tendo como base tal questionamento, a presente investigação se pautou no objetivo geral de analisar como o turismo tem sido utilizado no discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental decorrente da territorialização industrial-portuária em Pontal do Paraná (PR). Para alcançar o objetivo proposto, objetivos específicos foram delineados: i) Identificar o histórico dos usos industrial-portuário e turístico, bem como o panorama atual dentro do recorte espacial da pesquisa; ii) Descrever a genealogia do conflito socioambiental, identificando fatores que compõem a arena de disputa; iii) Identificar os atores sociais, seu posicionamento, seus interesses e suas estratégias na arena do conflito socioambiental; iv) Identificar qual é o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental a respeito do turismo em Pontal do Paraná e Ilha do Mel, com e sem a implantação da Faixa de Infraestrutura e complexo industrial-portuário; e v) Categorizar o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental, incluindo o uso do turismo como dimensão do discurso.

Para cumprir com os objetivos postos, após a pesquisa teórica, foi realizada uma pesquisa empírica, composta por pesquisa documental, contemplando documentos escritos e falados, e entrevistas semiestruturadas e conversas informais. Os dados coletados nessa fase da pesquisa passaram pela análise textual discursiva (ATD), por meio da qual foi possível chegar a categorias, ou seja, discursos e dimensões do discurso.

Assim, o presente texto está organizado da seguinte maneira: primeiramente, apresentam-se os capítulos teórico-analíticos; na sequência, os antecedentes do tema e do objeto de estudo e a descrição dos resultados, no qual são apresentadas as categorias mencionadas acima; ao final, as considerações finais com ações futuras da pesquisa.

2. DESENVOLVIMENTO: FÁBULA, PERVERSIDADE E ALTERNATIVAS⁶

“Só haverá verdadeiro desenvolvimento, que não se deve confundir com crescimento econômico, no mais das vezes resultado de mera modernização das elites – ali onde existir um projeto social subjacente” (Celso Furtado, 1974)

O historiador brasileiro José Augusto Pádua (2019) pontua que não se pode dominar e restringir termos e conceitos, que vão sendo apropriados e reformulados por diferentes campos, atores, agentes. Esse é o caso do termo ‘ecologia’, que, conforme o autor, foi apropriado por diferentes campos de investigação, chegando, entre outros, à ‘ecologia política’. O mesmo ocorreu com ‘desenvolvimento’, que vem sendo utilizado ao longo do tempo para respaldar os mais diversos modelos sociais e econômicos. Tal conceito, formulado inicialmente nos Estados Unidos e Europa, no pós-Segunda Guerra Mundial, foi aceito e alterado por elites e governantes do denominado Terceiro Mundo (ESCOBAR, 2014).

Conforme expõe Escobar (2014), no discurso de posse como Presidente dos Estados Unidos, em 1949, Harry Truman anunciou o conceito de ‘tratamento justo’ aos países não desenvolvidos. Esse governista propôs um programa de desenvolvimento baseado em um tratamento justo e democrático, cuja solução para a paz e prosperidade estaria em produzir mais. Para tanto, seria necessária a aplicação de conhecimento técnico-científico moderno. Essa proposta ficou reconhecida como “doutrina Truman”.

Não obstante, o conceito de desenvolvimento é remetido ao economista estadunidense Walt Whitman Rostow, especialmente à publicação *“Politics and the stages of growth”* (1971). Baseado no darwinismo social, o autor defendeu a ideia de sucessão evolutiva de estágios, processo em que as sociedades humanas evoluíam de um modelo de sociedade rudimentar ao modelo de civilização ocidental industrializada, de consumo (ROSTOW, 1971; LAYARGUES, 1997; LARREA, 2010; ESCOBAR, 2014). Tal visão aparelha-se à noção de progresso que se difundiu pelo positivismo como a ideia implícita de que todas as sociedades podem progredir indefinidamente para padrões mais elevados de riqueza material (DIEGUES, 1992).

⁶ O título desta seção é uma alusão à caracterização feita por Milton Santos (2017) em relação à forma como a globalização é abordada: como fábula (como se faz crer, uma visão oriunda das racionalidades dos atores hegemônicos que controlam a informação e a utilizam de maneira tendenciosa com o objetivo de pôr em prática os seus planos nos locais que mais interessam e, com isso, elevar os lucros); como perversidade (como realmente é, uma fábrica de perversidade, oriunda da concentração de poder nas mãos de certos atores hegemônicos, enquanto o restante da população padece com a desigualdade de poder); e as alternativas ao modelo como é posto (mudança radical).

Nessa visão, no ápice evolutivo estariam os países do Primeiro Mundo, com ênfase nos Estados Unidos, enquanto as culturas e modos de vida dos países periféricos seriam um entrave ao desenvolvimento e deveriam ser eliminadas ou superadas. Consequentemente, o “*American way of live*” (“jeito americano de viver”) passou a ser sinônimo de progresso para o resto do mundo (LAYRARGUES, 1997). O progresso tem como base a crença na razão, no conhecimento técnico-científico como instrumento essencial para se conhecer a natureza e posicioná-la como recurso para benefício dos seres humanos e na convicção de que a civilização ocidental é superior às demais (DIEGUES, 1992), pelos motivos já elencados anteriormente. Na década de 1930, esse termo foi aparelhado ao de ‘desenvolvimento’, sendo considerado seu sinônimo.

Assim, consolidou-se uma visão de desenvolvimento como uma evolução linear, de caráter essencialmente econômico, com base na apropriação dos recursos naturais e guiado por versões de eficiência e rentabilidade econômica, tudo com vista a alcançar o estilo de vida ocidental (ESCOBAR, 2014; GUDYNAS, 2012), que passou a ter um caráter quase natural nos discursos a respeito do desenvolvimento (DIEGUES, 1992).

Inserido nessa concepção etapista, o subdesenvolvimento, por sua vez, seria resultado do “atraso” (industrial) daquelas sociedades. O desenvolvimento seria, portanto, uma invenção, que moldou a concepção de realidade e a ação social dos países que, então, se conheciam como subdesenvolvidos (ESCOBAR, 2014). Em outras escalas, há a visão do campo, do rural, como espaço tradicional e atrasado, subdesenvolvido, enquanto a cidade se expressa como lugar moderno. Nessa mesma perspectiva, as culturas tradicionais seriam atrasadas, vistas como obstáculo para o desenvolvimento (LARREA, 2010). Esse é o paradigma da modernização, que ainda não foi superado, o qual compreende a modernização, a urbanização e a industrialização como o meio necessário para se alcançar o “progresso” e o desenvolvimento.

Nessa perspectiva, o desenvolvimento é compreendido como sinônimo de crescimento econômico, ou seja, acumulação do capital, e somente por meio desta é que a sociedade teria acesso melhores indicadores de qualidade de vida. A diferença entre os termos e as ideias de ‘desenvolvimento’ e de ‘crescimento’ já são bem conhecidas. Veiga (2005) ressalta que, até o final do século XX, as ciências econômicas convencionais tratavam “despudoramente” desenvolvimento e crescimento econômico como sinônimos. Nesse âmbito, o

desenvolvimento era tido como progresso material, o qual levaria espontaneamente à melhoria dos padrões sociais.

Mas, como analisa o ecodesenvolvimentista Ignacy Sachs (2008), enquanto o crescimento visa à maximização da riqueza econômica, o desenvolvimento exige que se evite a competitividade autodestrutiva, com base na depreciação da força de trabalho e dos bens naturais, fazendo-se necessária a expiação e reparação de desigualdades históricas. Destarte, o desenvolvimento vai além da mera multiplicação da riqueza material. Embora ela seja uma condição necessária, não é de forma alguma suficiente para alcançar a meta de uma vida melhor, mais feliz e completa. A questão que está no cerne da comparação entre crescimento econômico e desenvolvimento é a ideia de que para haver desenvolvimento é preciso gerar riqueza monetária. Esse atributo é aceito como se a função de bem-estar social se limitasse aos bens materiais, o que é um equívoco, tendo em vista que princípios não monetários são fundamentais para a sobrevivência do ser humano, como é o caso do meio ambiente (CAVALCANTI, 1994).

Veiga (2005) e Escobar (2014) apontam que foram surgindo evidências de que o intenso crescimento econômico ocorrido em diversos países, incluindo o Brasil, não se traduziu necessariamente em maior acesso da população pobre a bens materiais e culturais, serviços de saúde e educação, como ocorreu nos países considerados desenvolvidos.

Cavalcanti (1994) entende, no entanto, que não é possível o mundo todo ser afliente simultaneamente. Em que pesem as diferenças nas concepções individuais de riqueza, se ela significa ter um padrão de vida elitizado, essa ideia precisa ser reexaminada, pois o crescimento econômico não está ao alcance de todos de forma homogênea.

Várias correntes surgiram, contestando essa visão de desenvolvimento e propondo outras teorias, como o *keynesianismo*, entre os anos de 1930-1975, que instaurou ações estatais de planejamento regional (BRANDÃO, 2007, p. 62); os debates sobre desenvolvimento regional, entre 1950 e 1960, inspirando, por exemplo, a Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), que trataram a desigualdade estrutural das economias periféricas como fruto das macrodecisões de um agente privilegiado, seja o Estado ou unidade econômica dominante (BRANDÃO, 2007); e a teoria da dependência, do economista brasileiro Celso Furtado, na década de 1970, apregoando que o subdesenvolvimento não é uma fase prévia ao desenvolvimento, e sim um produto dele e, em

grande parte, resultante do colonialismo e do imperialismo (FURTADO, 1974; LARREA, 2010; GUDYNAS, 2012).

Furtado (1974, p. 75-76) questiona:

[...] como negar que essa ideia tem sido de grande utilidade para mobilizar os povos da periferia e levá-los a aceitar enormes sacrifícios, para legitimar a destruição de formas de cultura arcaicas, para explicar e fazer compreender a necessidade de destruir o meio físico, para justificar formas de dependência que reforçam o caráter predatório do sistema produtivo?

Assim, o processo de desenvolvimento vivido pelos países do Norte global só foi possível graças à exclusão e à exploração dos recursos naturais dos países do “Terceiro Mundo” para a acumulação do capital (LARREA, 2010). Além disso, os modelos para superação do subdesenvolvimento promoveriam ‘mimetismo cultural’ das minorias beneficiadas, as quais buscariam reproduzir as formas de consumo dos países do centro do sistema capitalista (FURTADO, 1974; VEIGA, 2005). O aumento relativo de privilegiados em países periféricos levaria ao aumento da disparidade entre as classes sociais nesses lugares, ocorrendo permanente concentração de renda (FURTADO, 1974).

Naquela época, instaurou-se, no Brasil, um modelo peculiar de uma elite territorial, com a apropriação privada e rentista de “fuga para frente”, ou seja, com a presença de uma fronteira móvel e de apropriação territorial itinerante que permitia “descontinuidades, predação de recursos materiais, humanos e ambientais, capilaridade, lógica pontual, ou por manchas, no território” (BRANDÃO, 2010, p. 53).

No que tange à questão ambiental, até meados de 1960, os custos ambientais em termos de uso intensivo dos recursos naturais, da degradação da natureza, não eram apenas considerados necessários no processo de desenvolvimento, mas também normais (DIEGUES, 1992). Mas, ainda naquela época, evidenciou-se a preocupação com a forma como a natureza foi apropriada e utilizada pelo capital, para o crescimento econômico, bem como a apreensão com a capacidade de carga do planeta. Assim, a ideia de desenvolvimento, pouco tempo após começar a ser difundida, já esteve no centro de críticas. Na década de 1960, a Organização das Nações Unidas (ONU), por exemplo, insistiu na separação dos conceitos de ‘desenvolvimento’ e ‘crescimento’, ampliando as questões sociais e culturais para além do aspecto econômico, até então priorizado (GUDYNAS, 2012).

Também se evidenciava que, se os países denominados subdesenvolvidos seguissem o modelo de desenvolvimento dos países do norte, o planeta sucumbiria (FURTADO, 1974), uma vez que ele se mostrava inviável do ponto de vista ecológico (LARREA, 2010). Essa preocupação foi de grande importância para se introduzir à cena política global a crise ambiental (FOLADORI, 2001; PIERRI, 2004), inter-relacionada a uma crise econômica (FOLADORI, 2001).

Nessa época, surgem as críticas do movimento ambientalista aos padrões de consumo de alguns países, bem como ao uso indiscriminado dos bens naturais, evidenciando, inclusive a decadência do modelo fordista de produção e consumo (HARVEY, 1996a). Nesse contexto, começaram a surgir os alertas dos ambientalistas quanto ao uso irracional dos recursos naturais, ocorrendo uma série de eventos e a prospecção de informes científicos alertando para a necessidade de um uso racional dos “recursos” naturais, como o informe *Nosso futuro comum*, conhecido como *Relatório Brundtland*⁷, decorrente do encontro da Comissão Mundial do Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU, em 1987; o *Relatório Founex*, oriundo do Painel de Founex, em 1971; o relatório *Os limites do crescimento*, demandado ao Massachussets Institute of Technology (MIT) pelo Clube de Roma, em 1972; a Conferência de Estocolmo, em 1972; a *Declaração de Cocoyoc*, em 1974 (ONU, 1971; 1987; FOLADORI, 2001; PIERRI, 2004; GUDYNAS, 2012).

No final da década de 1980, começaram a se consolidar as perspectivas neoliberais e neoconservadoras na América Latina (GUDYNAS, 2012), muito por conta do Consenso de Washington, de 1989, recomendação internacional que propagou o neoliberalismo a nível mundial. Por outro lado, como destaca o autor citado, entraram em voga o que se denominam “alternativas ao desenvolvimento”, suscitadas pelas críticas do pós-desenvolvimento⁸ que se consolidou no final daquela década. Abordando as bases ideológicas, não se propõe a cunhar um “outro desenvolvimento”, mas sim a abrir portas a outros tipos de alternativas, explorar outros ordenamentos sociais, econômicos e políticos que são excluídos ou menosprezados no processo de desenvolvimento, mesmo os alternativos. Essa abordagem tem proximidade com

⁷ A partir desse momento, há uma mudança discursiva, talvez moldada como uma resposta ao contencioso da questão da justiça distributiva, na qual o desenvolvimento econômico (melhoria nas capacidades e condições humanas) é visto como bastante distinto do crescimento econômico (acumulação do capital por meio do aumento na produção de bens e serviços) (HARVEY, 1996b). Ademais, nesse momento se apresenta a versão mais reconhecida até os dias de hoje de desenvolvimento sustentável.

⁸ Gudynas (2011) destaca que existem semelhanças entre o pós-desenvolvimento e o decrescimento, difundido por Serge Latouche, nos casos onde este se apresenta como um *slogan* político para denunciar o desenvolvimento. Não obstante, seu alcance na América Latina é discutível.

os modelos oriundos de povos indígenas mais variados, uma vez que suas racionalidades não são contempladas na ideologia de desenvolvimento.

Após Brundtland, difundiu-se a ideia de desenvolvimento sustentável, juntamente ao discurso da sustentabilidade. Não obstante, há críticas a essas ideias. O'Connor (2002), Latouche (2004), Gudynas (2012) e muitos outros teóricos destacam que a conceituação de sustentabilidade no informe supracitado é polissêmica, ou seja, oferece distintas possibilidades de significados, e apresenta contradições. O discurso da sustentabilidade foi apropriado pelo capital, que adotou uma estratégia discursiva legitimadora dessa apropriação, introduzindo na cena o “direito à poluição” e a mercantilização da natureza (LEFF, 2000; LATOUCHE, 2004). O desenvolvimento sustentável está presente em discursos contemporâneos, informes e planos governamentais, pesquisas acadêmicas, jornalismo, pensamento político “verde”, entre diversos outros (O'CONNOR, 2002). Sob essa posição se aceitavam advertências, retificavam-se aspectos instrumentais, mas se manteve a defesa ao crescimento econômico. Mais do que isso, o desenvolvimento sustentável defende a necessidade da proteção da natureza em prol de sua utilização para o crescimento econômico (GUDYNAS, 2014), caracterizando assim a ambientalização dos discursos dos diversos atores envolvidos (ACSELRAD, 2010). O desenvolvimento sustentável assumiria, com o tempo, a postura de um projeto ecológico do neoliberalismo (LAYRARGUES, 1997).

Harvey (1996b) aborda a existência de inúmeros movimentos, alguns à margem (como o movimento zapatista) e outros profundamente enraizados nas estruturas do capitalismo avançado (como a luta por justiça ambiental de grupos localizados nos arredores dos aterros norte-americanos), mas que buscam unir forças na luta anticapitalista. As alternativas ao desenvolvimento, ou alternativas⁹, são geradas a partir da ideia de que o desenvolvimento não pode se restringir ao crescimento econômico. As metas centrais são qualidade de vida e proteção à natureza. O bem estar se incorpora à dimensão coletiva e espiritual, além de ecológica, superando o plano material e individual. Outra característica inerente à ideia de alternativas é o fato de elas contribuírem, por um lado, para a renovação da economia e,

⁹ O termo ‘alternatividade’ é conceituado por Pierri (2016, não p.) como “práticas, atividades ou experiências, muitas vezes econômicas, que incluem alguns aspectos alternativos aos característicos da sociedade capitalista atual”. Ferreira *et al.* (2010, p. 6) entendem as alternativas como “possibilidades de resistência e construção de outras formas de produzir, de consumir, de viver, de outras sociabilidades em geral marcadas por lógicas que não as que se centrem na produtividade, na competitividade, no controle da natureza e seu uso irrestrito como recurso”. Segundo os autores citados, as alternativas, geralmente gestadas localmente, se expressam globalmente por meio de fóruns, redes, articulações, entre outros. Englobam movimentos e processos sociais que buscam colocar em andamento práticas distintas das hegemônicas.

por outro, para a aceitação de outras formas de valoração. De acordo com Souza Santos (2002, p. 65), as alternativas correspondem às “alternativas à globalização neoliberal e ao capitalismo global, promovida pelos movimentos e organizações não governamentais, na sua luta contra as formas de dominação e opressão, em diferentes domínios sociais”.

Na década de 1990, ressurgiram os argumentos liberais, as noções de desenvolvimento como crescimento econômico em um processo de linearidade (LARREA, 2010). Na América Latina, após 1999, ocorreram retrocessos políticos das reformas neoliberais, por meio dos governos de esquerda ou progressistas. Essa mudança se deu, conforme destaca Gudynas (2012), tanto por processos, como o de questionamentos e reações frente às estratégias neoliberais, quanto pela ampliação dos debates sobre o desenvolvimento. Mas

[...] todos defendem o crescimento econômico como sinônimo de desenvolvimento, e concebem que este consegue se conquistar aumentando as exportações e maximizando os investimentos. Esses são justamente os componentes-chave do ‘mito’ do desenvolvimento, destacados no alerta de Celso Furtado. A ideia de desenvolvimento, própria das décadas de 1960 e 1970 reaparece com uma nova roupagem (GUDYNAS, 2012, p. 35, tradução nossa).

O neoliberalismo toma força, articulando interesses dos grupos, classes e blocos de poder organizados em âmbito mundial. As estruturas mundiais de poder, tais como corporações transnacionais e organizações multilaterais, com frequência agem de modo concertado ou consensual, com a colaboração ativa dos governos dos países dominantes no sistema capitalista mundial e com a conivência dos governos dos países explorados (IANNI, 2001). Fortalecida pela acumulação por espoliação, intensifica-se, entre outras questões, a privatização dos bens naturais, enquanto grande parte da população mundial sofre com o desenvolvimento de desigualdades de todos os tipos. Essa doutrina representa a globalização (e desenvolvimento) como fábula, à medida que aponta o Estado mínimo como meio de melhoria da qualidade de vida e da saúde das empresas, por meio da ampliação da liberdade de produzir, consumir e viver (SANTOS, 2017).

O conceito de desenvolvimento entrou em uma crise profunda, não apenas pela perspectiva colonialista pela qual foi construído, mas também pelos resultados não tão eficientes, gerados no mundo inteiro (LARREA, 2010). Emergiram, então, novos paradigmas, embora já em 1975 a Fundação Dag Hammarskjöld, da Suécia, aconselhou a separação de ‘desenvolvimento’ e ‘crescimento’, enaltecendo o que outras organizações já haviam mencionado, como a necessidade de satisfação das necessidades básicas da população

mundial e da erradicação da pobreza, aliado à endogeneidade e autonomia (GUDYNAS, 2012). Como menciona Latouche (2004), outros diversos “sobrenomes” foram agregados ao desenvolvimento ou o “desenvolvimento em partículas”. O que esse autor quer dizer com “partículas” é que o desenvolvimento ganhou termos adjacentes. Não obstante, Latouche (2004) destaca que, na melhor das hipóteses, o que ocorreu foi a adição de um componente social ao crescimento econômico, depois uma dimensão cultural e um componente ecológico.

Entre os paradigmas de desenvolvimento alternativo, tem-se, por exemplo, o desenvolvimento à escala humana, do economista chileno Manfred Max-Neef, o desenvolvimento humano, o desenvolvimento endógeno e o próprio desenvolvimento sustentável, e, para não esquecer, o precursor deste, o ecodesenvolvimento, difundido por Ignacy Sachs (LARREA, 2010; MAX-NEEF, 2012; GUDYNAS, 2014). Como destaca Gudynas (2012), o foco está no papel do Estado no desenvolvimento, sua forma de intervenção no mercado, os ideais de justiça, redução da pobreza econômica, entre outros. Mas esse autor ressalta que, de toda forma, essas alternativas endossam o desenvolvimento como processo linear, alcançado por meio da acumulação material, ou seja, persistem no programa de modernidade.

No início de século XXI, tem-se o surgimento do neodesenvolvimentismo em países do Sul Global. Inclui-se aí, após 2002, o Brasil, embora esse surgimento tenha sido moderado, postulando maior presença estatal nos investimentos (ACSELRAD *et al.*, 2012). O governo “rejeita o neoliberalismo, mas também se separa do que chama ‘velha esquerda populista’, e finalmente, com toda sinceridade, se declara liberal” (GUDYNAS, 2012, p. 34, tradução nossa). Gerou-se uma via progressista de desenvolvimento, com mudanças no reducionismo mercantil, mas também convencional em relação a muitas ideias de desenvolvimento. Essa abordagem, conforme destacado por Gudynas (2012), se assemelhava aos planos de 1950-1960, com apelo ao nacional-desenvolvimentismo, mas sem o incentivo à industrialização interna e substituição das importações. No neodesenvolvimentismo, busca-se a integração ao mercado internacional, com o Estado garantindo a rentabilidade de projetos vinculados ao mercado de *commodities* e exploração de recursos naturais, com a sua correspondente demanda por obras de infraestrutura (ACSELRAD *et al.*, 2012).

Em realidade, pode-se analisar que, historicamente, o Brasil se configura como um sofisticado e complexo aparelho de promoção mercantil-patrimonialista-rentista fundado em diversas modalidades de acumulação primitiva, extensiva e por espoliação, sendo apoiado por

um bloco de poder hegemônico composto por Estado e grupos de interesses empresariais relacionados à terra, ao comércio de dinheiro e às *commodities*.

Esse modelo, vinculado aos processos de acumulação de capital, reproduz as desigualdades, a exploração e a marginalização socioeconômica de nossa população em geral, em que se destacam o desemprego estrutural nos centros urbanos, os mais variados conflitos fundiários e formas de exclusão de grupos marginalizados. Além disso, promove-se a mercantilização dos recursos naturais contidos nos territórios, o que afeta diretamente os povos e as comunidades tradicionais que veem seus direitos territoriais restringidos ou retirados, resultando também em ampla devastação ambiental ao longo de todo país (BRANDÃO, 2010; ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017; ACSELRAD *et al.*, 2012). Nessa perspectiva, o desenvolvimento só se torna possível por meio da extração dos recursos naturais (ACSELRAD *et al.*, 2012). O que se verifica, ao fim, é que o “desenvolvimento” como parte de uma sociedade capitalista globalizada só se produziu como desenvolvimento desigual.

Não obstante, para não cair em discursos das “alternativas infernais” – situações que não parecem deixar outra escolha senão a resignação ou a denúncia – ou da própria “licença social para operar”, deve-se ressaltar a ideia de alternativas ao desenvolvimento. Pensar nelas pressupõem retomar a ideia de que o capitalismo tem sido constantemente confrontado e desafiado.

No século XX, floresce uma nova concepção de desenvolvimento alternativo, ou até mesmo a desaprovação da ideia de desenvolvimento econômico nos países periféricos, que passa pela ideia marxista, que incentivou o debate sobre formas de sociedades mais justas que sejam alternativas viáveis às sociedades capitalistas. É preciso “parar esse trem sem freios”, e o primeiro passo é assimilar que o capitalismo humano, social, democrático e equitativo é um irrealismo utópico. Segundo Harvey (1996b), faz-se necessário agregar à produção espaço-temporal os lugares e ambientes em condição de desenvolvimento desigual, ou seja, que geram movimentos oposicionistas ao capitalismo e ao desenvolvimento hegemônico, dando lugar a ações transformativas, às alternativas, dando vazão ao que Harvey (2004a) denomina “espaços da esperança”.

Além da insurgência de modelos sociais já existentes, como o modo de vida dos povos indígenas, as alternativas também representam uma perspectiva futura, um modelo projetado. Nesse sentido, recorre-se a Milton Santos, em sua abordagem sobre a globalização,

em defesa de um mundo formado não apenas pelo que já existe, mas também pelo que pode existir. Para o autor, “o mundo definido pela literatura oficial do pensamento único é, somente, o conjunto de formas particulares de realização de apenas certo número dessas possibilidades” (SANTOS, 2017, p. 160).

Essas possibilidades se manifestam em práticas espaciais que se contrapõem às práticas hegemônicas, que dominam o espaço, se territorializam e conduzem a produção do espaço de modo a impossibilitar ou prejudicar a continuidade de outras práticas, que, não raro, são preexistentes. Isso vem ocorrendo em Pontal do Paraná, onde a busca pela territorialização industrial-portuária ameaça a continuidade de outras práticas, tradicionais ou não, incluindo outras atividades econômicas inseridas na dinâmica do capital, como o turismo.

3. ACUMULAÇÃO POR ESPOLIAÇÃO E DINÂMICAS ESPACIAIS

Hoje, sob a influência do dinheiro, o conteúdo do território escapa a toda regulação interna, trazendo aos agentes um sentimento de instabilidade, essa produção sistemática de medo, que é um dos produtos da globalização perversa dentro da qual vivemos, esse medo que paralisa, esse medo que convoca a apoiar aquilo em que não cremos apenas pelo receio de perder ainda mais (Milton Santos, 1999).

O espaço configura-se como uma produção social que envolve uma diversidade de processos e agentes sociais, bem como suas formas de atuação – ou não atuação – no meio social (BRANDÃO, 2007; LEFEBVRE, 2006). Lefebvre (2006) entende que o espaço é fundamentalmente atado à realidade social. Para Carlos (2007), a produção da sociedade se realiza como apropriação/produção do espaço, compreendida como condição, meio e produto da realização da sociedade. O espaço e o tempo aparecem através da ação humana em sua indissociabilidade, uma ação que se realiza enquanto modo de apropriação.

Sob influência do capitalismo, as práticas espaciais ficam imbuídas de significados de classe, mas isso não significa que sejam geradas pelo capitalismo; elas assumem seus sentidos sob relações sociais específicas de classe, gênero, etnicidade, entre outros (HARVEY, 1996a). Todas essas perspectivas, que não se excluem entre si, se fazem presente, ainda que subjetivamente, quando se analisa um conflito – socioambiental ou não – que tem como uma de suas características mais recorrentes um uso hegemônico¹⁰ que se sobrepõe a outro uso pré-existente, de modo a atrapalhar ou impedir o funcionamento deste (DEUTSCH, 2003).

Nesse contexto, impõe-se uma racionalidade instrumental ao território, especialmente por subsistemas técnicos hegemônicos que se superpõem e competem vantajosamente com os subsistemas técnicos instalados, hegemonzados, conforme observa Santos (2006). Segundo esse autor, também as ações, ou usos, são envolvidas por uma racionalidade que, na maioria das vezes, está a serviço dos agentes hegemônicos, sendo assim uma ação pragmática e intencional, às vezes estranha ao local.

Destarte, se produz o espaço a partir de uma ordem externa. A presença fragmentária e contraditória desse agente externo, ‘aquele que não deveria estar ali’, cujos interesses projetam o espaço para outras finalidades, gera tensões e conflitos de menor ou maior

¹⁰ Cabe salientar, no entanto, que um conflito pode se evidenciar mediante outras práticas, como políticas restritivas à extração de bens naturais, implantações de Unidades de Conservação (UCs), entre outros.

intensidade. Para Pereira e Penido (2017, p. 255), “os efeitos da produção do espaço manifestam em cada configuração do modelo de desenvolvimento, modalidades específicas de conflitos ambientais predominantes”. Assim, os autores indagam: “quais territórios têm sido constituídos face à autoridade e ao confronto entre grupos sociais com interesses distintos?” (2017, p. 255).

Uma das teses de Lefebvre (2006) é a de que o modo de produção capitalista produz seu espaço e seu tempo.

O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, ou seja, organiza para seus fins, o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetram uma espacialidade já consolidada, mas às vezes a subvertem com brutalidade (caso dos campos e paisagens rurais no século XIX) (LEFEBVRE, 2006, p. 8-9).

O desenvolvimento capitalista teria engendrado uma nova forma de acumulação, com a utilização crescente e o aumento de poder das formas fluídas e voláteis do capital, implicando em transformações nas formas de ordenação espaço-temporais, como destaca Harvey (2004b). Esses ajustes espaço-temporais são, conforme esse autor, estratégias utilizadas pelo capital para enfrentar as recorrentes crises de sobreacumulação, que supõem excedente de trabalho (crescente desemprego) e excedente de capital. Esses excedentes podem ser absorvidos pelo deslocamento temporal por meio dos investimentos de capital em projetos de longo prazo ou gastos sociais (tais como educação e pesquisa), os quais jogam para o futuro a entrada em circulação dos excedentes de capital atual; pelos deslocamentos espaciais por meio da abertura de novos mercados, novas capacidades produtivas e novas possibilidades de recursos e trabalho em outros lugares; ou por meio de alguma combinação das duas anteriores.

Embora o espaço dominado e o espaço apropriado possam coincidir, a história da acumulação do capital é também a história de sua separação, de sua contradição (LEFEBVRE, 2006). A apropriação configura-se, então, como um processo mais simbólico, com base no valor de uso do espaço, enquanto a dominação se ampara no valor de troca, no espaço visto desde uma perspectiva funcional. Esta leva à redução extrema da apropriação.

Sobre a apropriação e dominação do espaço, um ponto expressivo da acumulação extensiva é o aproveitamento de situações geográficas e ecológicas favoráveis para o desenvolvimento de infraestruturas, no qual o Estado entra como apoiador e peça fundamental (HARVEY, 2004b; 2011; FOLADORI; MELAZZI, 2009). Pode-se trazer como exemplo

dessa situação o que tem ocorrido nas zonas costeiras, locais privilegiados ou únicos que acabam circunscrevendo um monopólio espacial de certas atividades, tais como portos, instalações industriais, turismo e a própria urbanização (ANDRIGUETTO FILHO, 2004; NAKANO, 2006; MORAES, 2007), recebendo, assim, altos montantes de investimentos públicos e privados (NAKANO, 2006).

A zona costeira é dotada de

[...] especificidades e vantagens locacionais, um espaço finito e relativamente escasso. Em outros termos, do ponto de vista global, os terrenos à beira-mar constituem uma pequena fração dos estoques territoriais disponíveis, e abrigam um amplo conjunto de funções especializadas e quase exclusivas, como visto. A conjunção de tais características qualifica o espaço litorâneo como raro, e a localização litorânea como privilegiada, dotando a zona costeira de qualidades geográficas particulares (MORAES, 2007, p. 22).

Junto aos ajustes espaço-temporais, que ampliam as fronteiras do capitalismo, tem-se mecanismos que condizem com a acumulação por espoliação e que são centrais para o desenvolvimento do capitalismo moderno, como é o caso da depredação dos bens ambientais globais (terra, ar, água) e a proliferação da degradação ambiental; além da onda de privatização da água e outros serviços públicos, constituindo um ‘cerceamento dos bens comuns’ (HARVEY, 2004b).

Nessa conjuntura, o Estado usa seus poderes para orientar a dinâmica regional, tanto pelo seu domínio sobre investimentos em infraestrutura quanto pelo aparato administrativo, mas também mediante sua atribuição nas formulações de leis e sua consequente imposição (HARVEY, 2004b).

A deslocalização do capital não apenas cria “oportunidades” nos territórios “de fora” – os que queiram abrigar capital excedente, as fronteiras de expansão –, mas também deixa os territórios que estavam “dentro” sob ameaça de se tornarem um território no “exterior” (ACSELRAD; BEZERRA, 2010). Cada ciclo de acumulação desenvolve uma territorialidade própria, a qual implica que atividades econômicas funcionais a um determinado ciclo de acumulação sejam articuladas e se consolidem de acordo com as particularidades desse ciclo, construindo ‘geografias a sua medida’ (CAÑADA, 2016). O capitalismo é heterogêneo e excludente ao requerer áreas de investimento que priorizem seus interesses (HARVEY, 2011). Nesse contexto, as zonas costeiras apresentam-se como espaço privilegiado, incluindo aqui o setor do turismo.

Outro fato a ser destacado é que, no capitalismo globalizado, especialmente em decorrência das reformas neoliberais, geraram-se condições para que as localidades passassem a competir entre si pela atração de capitais a qualquer custo. No Fordismo, as empresas competiam pelas localizações mais favoráveis; atualmente, com a acumulação flexível, além da busca pela redução de custos pelas empresas, os governos locais, regionais e nacionais passaram a competir para atrair investimentos, utilizando várias artimanhas, como a flexibilização das leis urbanísticas e ambientais (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009; ACSELRAD; BEZERRA, 2010).

Conforme destaca Ianni (1998, p. 29), “o neoliberalismo está transformando os Estados em amortecedores situados entre as forças econômicas externas e a economia nacional; isto é, agências destinadas à adaptação das economias nacionais às exigências da economia global”. Entra em jogo a denominada ‘vantagem comparativa’, e a competitividade se estabelece como regra, tomando o espaço da concorrência, que era a regra de outrora (SANTOS, 2017).

Sobre isso, Milton Santos (2006) aponta que as condições naturais e artificialmente criadas, aplicadas a um lugar em torno de um produto ou conjunto de atividades, passam a oferecer melhores vantagens comparativas de localização. Por vezes, isso cria um ‘mosaico geográfico da competitividade’, com base em áreas especializadas em certas atividades. A competitividade, ou vantagem competitiva, é apontada como intrínseca ao território. Não obstante, cabe refletir se ela é um elemento intrínseco ou é um elemento externo, introjetado com vista à exploração da natureza e de elementos que interessam à lucratividade.

O neoliberalismo enraíza-se diretamente no mercado mundial, no fluxo de capital, na tecnologia, na força de trabalho, na mercadoria, no lucro, na mais-valia, sob a égide de multinacionais, corporações, conglomerados, organizações pouco localizáveis, atravessando os territórios e as fronteiras. Essa dinâmica baseia-se nos princípios do livre mercado, da competitividade, da produtividade, das economias de escala, das vantagens comparativas, da divisão internacional do trabalho, entre diversas outras características intrínsecas a essa abordagem econômica (IANNI, 1998).

Nessa conjuntura, o território é alienado – e alienado se torna individualista (SANTOS, 2017) –, voltado para os nexos com o mercado externo, que, numa organização extravertida respondem, quase que exclusivamente, a interesses de agentes internacionais, portadores dos discursos da ‘modernização necessária’, do ‘crescimento e desenvolvimento’

para o bem da nação, fazendo com que se confundam interesses e projetos particulares com necessidades e projetos coletivos. Pode ocorrer também nos casos onde há uma adaptação técnica, ou seja, a criação de infraestrutura, e normativa, por meio de regulações especiais, isenções fiscais, com vista à atração de investimentos (PEREIRA, 2011). Sobre isso, Santos (2006) destaca que a necessidade de competitividade não vem da técnica, mas da política. Não é a técnica que exige competitividade aos países, às empresas, aos lugares, mas a política produzida por agentes globais.

Esse processo está relacionado à chantagem locacional, ou chantagem de deslocalização, bem como as ‘alternativas infernais’. No contexto da acumulação flexível do capital, a disciplina (a sociedade aceita o investimento a qualquer custo) e a regulação (*dumping*¹¹ regulatório) têm suas bases na competição entre diferentes locais pela atração do capital, no âmbito da chantagem de localização (ACSELRAD, 2013). A chantagem de localização empodera os grandes empreendimentos, que acabam se tornando ‘quase-sujeitos’ das políticas de regulação do território e ‘quase-sujeitos’ dos limites de aceitabilidade dos riscos de determinada obra ou empreendimento por parte da população (ACSELRAD, 2013). Nesse aspecto, Acselrad (2010, p. 114-115) questiona:

Como identificar a pressão predatória exercida sobre os mais fracos? Ora, a “chantagem locacional dos investimentos” é o mecanismo central, nas condições de liberalização hoje prevalentes, para a imposição de riscos ambientais e de trabalho às populações destituídas. Pois, em ausência de políticas ambientais de licenciamento e fiscalização de atividades apropriadas e sem políticas sociais e de emprego consistentes, as populações mais pobres e desorganizadas tenderiam a sucumbir às promessas de emprego “quaisquer que sejam seus custos”. A dinâmica desses movimentos sugere, portanto, que a condição de destituição de certos grupos sociais é um elemento-chave a favorecer a rentabilização de investimentos em processos poluentes e perigosos.

As pressões do capital em busca de investimentos podem se dar de duas formas: pela ameaça de retirada do investimento para outro local ou b) pela ameaça de que, caso o empreendimento não seja aceito no local, nenhuma outra atividade econômica se estabelecerá. Assim, a população local precisa “escolher” entre uma situação de degradação ambiental e social ou a inexistência de fonte de renda e trabalho; por isso, a alocação dos empreendimentos é dada tendo por base o consentimento dessas populações (ACSELRAD; BEZERRA, 2010). Mediante o discurso oficial, tais empresas são apresentadas como

¹¹ *Dumping* diz respeito à venda de um produto por um valor abaixo do que vale.

salvadoras das localidades em que se instalam e são apontadas como credoras do reconhecimento por seu aporte de emprego e modernidade.

Esse processo tem relação direta com o termo “*Please in my backyard (Pimby)*”, utilizado para se referir aos casos em que determinada instalação ou obra é vista positivamente pela população como fonte de renda (BRINKMAN; HIRSH, 2017). “Daí a crença de sua indispensabilidade, fator da presente guerra entre lugares e, em muitos casos, de sua atitude de chantagem frente ao poder público, ameaçando ir embora quando não atendidas em seus reclamos” (SANTOS, 2017, p. 68).

Não apenas o emprego e a renda entram em jogo, mas também a própria concepção de “desenvolvimento”. Assim, a falsa escolha se dá entre ‘sem emprego, sem desenvolvimento’ *versus* ‘baixos salários e poluição’ (BULLARD, 2001). Pignarre e Stengers (2005), ao dissertarem sobre a ‘feitiçaria’ capitalista, denominam ‘alternativas infernais’ as “situações que não parecem deixar outra escolha senão a resignação ou a denúncia, que são um pouco vazias, como se fossem impotentes” (PIGNARRE; STENGERS, 2005, p. 40, tradução nossa).

De acordo com o que é destacado por esses autores, as alternativas infernais vão muito além da implantação de empreendimentos e instalações públicas ou privadas, incluindo também medidas do governo “em prol da nação”, os “sacrifícios necessários”, como medidas trabalhistas, por exemplo. Um dos sinais da força das alternativas infernais é o fato de os afetados considerarem o feito daquilo (ou de sua ausência) como algo meritocrático, de igualdade de chances, no sentido de que, caso a oportunidade não seja aproveitada, não há como reclamar futuramente (PIGNARRE; STENGERS, 2005, p. 40, tradução nossa): “se você não aproveitar a sua sorte, não venha reclamar, você terá merecido o que vai acontecer com você”.

Tais alternativas não ocorrem repentinamente, mas, na maior parte das vezes, são articuladas com planos arquitetados e implantados de forma lenta e gradual, dando a impressão de ser algo natural, não imposto (PIGNARRE; STENGERS, 2005). É o que Acselrad e Bezerra (2010) denominam ‘livre escolha – infernal’.

Cabe destacar o exposto por Bullard (2001, p. 165, tradução nossa):

[...] no mundo real, todas as pessoas, comunidades e nações não são concebidas iguais. Algumas populações e interesses são mais iguais que outras. Interesses desiguais e arranjos de poder permitiram que venenos dos ricos fossem oferecidos como remédios de curto prazo para a pobreza dos pobres.

Tais investimentos, os ‘venenos dos ricos’, são oferecidos como ‘remédios’ aos mais pobres economicamente, como solução para problemas em curto prazo (BULLARD, 2001), aceitos, em grande parte das vezes, por desespero diante da precariedade de vida. Assim, conforme ressalta Bullard (2001), os empreendimentos, em especial, os de resíduos perigosos e as indústrias “sujas”, seguiram o “caminho de menor resistência”. Essa menor resistência diz respeito ao panorama de baixa qualidade de vida e perspectivas das populações afetadas. Dessa mesma forma criam-se as denominadas zonas de sacrifício, certas localidades onde a desregulação ambiental favorece o interesse econômico (FASE; IPPUR, 2004), as quais se destacam por concentrarem empreendimentos e instalações de alto risco ou que ocasionam danos ambientais (VIEGAS, 2006; FASE; IPPUR, 2004). A elas se associa a concentração de males ambientais do desenvolvimento a um processo mais amplo de desigualdade social e racial (VÍEGAS, 2006).

Uma característica marcante da constituição de zonas de sacrifício são as características físico-naturais, como, por exemplo, características geológicas, geomorfológicas, climáticas, entre outras, que viabilizam a implantação de determinados empreendimentos ou instalações (OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017). Em geral, essas áreas são espaços onde o valor da terra é baixo, ocupados por populações de baixa renda e que têm um menor acesso aos processos de decisão, ou seja, baixo poder de pressão política, de mobilização e de judicialização (FASE; IPPUR, 2004; VÍEGAS, 2009; OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017). Trata-se de territórios de obedecer, ou territórios opacos. O discurso do desenvolvimento escolhe quais grupos sociais são passíveis de serem sacrificados (ACSELRAD; BEZERRA, 2010).

Oliveira, Mello e Peixoto (2017) destacam que a formação dessas zonas é mediada por uma visão territorial hegemônica, embora contribua para a produção de novas dinâmicas locais, novos modos de vida, alguns contra hegemônicos. Elas promovem a reconfiguração da territorialidade existente, vinculadas a grupos que habitam a área e alteram a forma como tais grupos usam o meio ambiente e com ele se relacionam, em especial no que tange à terra. É o caso de pescadores artesanais que são removidos ou convivem diariamente com a possibilidade de remoção de seu território tradicional para dar lugar a empreendimentos privados, o que gera complicações a essa população, dada a importância de morar e trabalhar em um mesmo local.

Nessas zonas, observa-se a conjunção de decisões de localização das instalações de alto risco ambiental, com presença de agentes políticos e econômicos empenhados em atrair investimentos a qualquer custo social ou ambiental (FASE; IPPUR, 2004). Assim, os mais pobres são penalizados, os que teriam “menos a perder”, uma vez que pouco possuem, permitindo, assim, a reprodução do capital em um padrão de “fuga para frente”. Nesse contexto, o Estado flexibiliza leis e normas ambientais e urbanísticas para que o empreendimento se estabeleça em determinada localidade. O capital é soberano e orienta o Estado, que impõe sua visão hegemônica de mundo, utilizando como instrumentos as leis e normas deliberativas, mas também intervindo no mundo por meio da implementação de políticas e leis, com o propósito de atingir o bem comum (HARVEY, 2004b; ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2014).

Assim, desde a concepção dos instrumentos de planejamento e ordenamento território, como os Zoneamentos Ecológico-Econômicos (ZEE), aos Planos Diretores, leis de uso do solo, passando pela facilitação dos processos de licenciamento ambiental, o Estado orienta as leis de modo a viabilizar com maior facilidade possível determinados empreendimentos ou obras. Zhouri e Laschefski (2017) apontam que os conflitos socioambientais têm sua origem na concepção do planejamento para viabilização de determinadas atividades, o que pode se evidenciar somente com o decorrer do tempo.

Por meio da chantagem locacional, as populações onde os empreendimentos se instalam os aceitam e até mesmo os incentivam, por temor de não terem emprego e renda (ACSELRAD; BEZERRA, 2010).

4. USOS E PODER CONFORMANDO O TERRITÓRIO

“Dois polos da vida contemporânea: o dinheiro, que tudo busca desmanchar, e o território, que mostra que há coisas que não se podem desmanchar”.
(Milton Santos, 1999)

Embora espaço e território sejam conceitos diretamente relacionados, uma vez que não há território sem espaço (HAESBAERT, 2009), tais termos não devem ser entendidos e tratados como equivalentes ou sinônimos.

Raffestin (1993) entende que o espaço antecede o território, aquele sendo resultado de uma ação de um ator que, ao se apropriar do espaço, concreta ou abstratamente, o territorializa. Lefebvre (2006), por sua vez, entende o espaço também como um elemento socialmente produzido, conforme abordado anteriormente, mas o território se diferencia por privilegiar a dimensão política, especialmente a estatal. Para Haesbaert (2004b; 2009), tais termos diferem porque o primeiro está centrado em relações de poder, juntamente a uma multiplicidade de manifestações incorporadas por meio dos múltiplos agentes/sujeitos envolvidos. Assim, território, “em qualquer acepção, tem a ver com poder, mas não apenas ao tradicional ‘poder político’. Ele diz respeito tanto ao poder no sentido mais concreto, de dominação, quanto ao poder no sentido mais simbólico, de apropriação” (HAESBAERT, 2004b, p. 1).

Cabe mencionar que o conceito de território varia conforme a corrente de pensamento que o tematiza dentro da própria geografia. O território por excelência tem sido entendido e abordado por juristas, cientistas políticos, militares e diversos outros como o espaço sobre o qual o Estado exerce a sua soberania (SOUZA, 2009). É o que se denomina como ‘território primeiro’, território da governança da nação. Mas, além de incorporar a dimensão política, o conceito também abrange as relações econômicas e culturais, especialmente quando se fala em territorialidade (embora possa existir territorialidade sem território, como é o caso da Terra sem Males, dos Guarani), uma vez que está diretamente relacionado à forma como as pessoas utilizam a terra, à maneira como elas se organizam em um espaço e ao significado que dão a um lugar (HAESBAERT, 2011).

O território não é um conjunto dos sistemas naturais e de coisas superpostas. Ele deve ser entendido como território usado, correlato ao espaço geográfico (SANTOS, 1999). O que Milton Santos denomina ‘território usado’ difere do ‘território-forma’ (espaço material), pois

não diz respeito ao território em si, mas ao território de todos, da vida cotidiana, das trocas materiais e simbólicas, da existência e reexistência. Ele é dialético, material e social ao mesmo tempo. Diz respeito ao território-forma e seu uso, apropriação, produção, ordenamento e dinâmicas de organização pelos diferentes agentes¹², hegemônicos ou hegemonzados.

Haesbaert (2011) agrupa as diferentes concepções de território em quatro vertentes básicas: política, ou jurídico-política; econômica; cultural ou simbólico-cultural; e natural(ista). O território desde o viés político (relações espaço-poder, em geral) ou jurídico-política (relações espaço-poder institucionalizadas) é a visão mais difundida. O território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder do Estado, na maior parte das vezes relacionado a seu aspecto político.

Na perspectiva econômica (muitas vezes economicista), uma categoria menos difundida enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas: o território como fonte de recursos ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo (HAESBAERT, 2011). Neste se insere o que Milton Santos (2017) denomina território como ‘recurso’, que, distintamente do que chama de território como ‘abrigo’ (o território usado, território de todos), é resultado de projetos individuais, com usos específicos ou previamente determinados. Há a prevalência de determinados atores, agentes ou setores.

Dentro da concepção econômica, Haesbaert (2011) recorre ao antropólogo francês Maurice Godelier (1984)¹³, que aponta o território como uma porção da natureza e, assim, do espaço sobre o qual uma determinada sociedade reivindica e garante os direitos estáveis de acesso, de controle e de uso com respeito à totalidade ou parte dos recursos disponíveis e que ela deseja e é capaz de explorar. Essa perspectiva se aproxima bastante das concepções de conflitos socioambientais, especialmente os territoriais e os distributivos (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017).

A perspectiva cultural ou simbólico-cultural, por sua vez, contempla sociedades tradicionais que têm sua subsistência econômica relacionada às condições físicas de seu entorno, ou então que fazem uso de referentes espaciais da própria natureza na construção de suas identidades (HAESBAERT, 2011). Não obstante, dependendo das bases tecnológicas do grupo social, sua territorialidade carrega marcas profundas de uma ligação com a terra. Como

¹² Agentes, para Milton Santos, são as firmas, as instituições e as pessoas.

¹³ GODELIER, M. *L' idéal et le matériel: pensée, économies, sociétés*. Paris: Fayard, 1984.

mencionado anteriormente, não é tarefa fácil dissociar as perspectivas de análise do território. Nesse caso, por exemplo, a dimensão simbólica se mescla à econômica. Na sequência, o autor apresenta o território desde a perspectiva idealista, da dimensão cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico-cultural, priorizando a dimensão simbólica e mais subjetiva, na qual o território é visto sobretudo como produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação a seu espaço vivido. O território como abrigo (SANTOS, 2017) se expressa nessa perspectiva.

O autor supracitado acrescenta uma categoria natural(ista), mais antiga e pouco difundida que se utiliza da noção de território com base na relação sociedade-natureza. Nessa concepção, por exemplo, tem-se o debate a respeito da reclusão a que algumas áreas do planeta foram relegadas em função de sua condição de área “protegida”, provocando a reprodução de territórios que são uma “clausura ao contrário”, onde o ser humano não pode entrar. Sobre isso, aciona-se Raffestin (1993), que afirmava que o território é a cena do poder e o lugar de todas as relações; mas, sem a população, ele se resume a uma potencialidade, um dado estático a organizar e a ser incorporado em uma estratégia. Nesse aspecto, os recursos (nesse caso os naturais) determinam os horizontes possíveis da ação.

Essas categorias vão desde a materialidade (o território na perspectiva natural, a concepção marxista de território voltado às relações de produção, o território como fonte de recurso) até uma perspectiva simbólica. O território, imerso em relações de dominação ou de apropriação do espaço, “desdobra-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural-simbólica’” (HAESBAERT, 2011, p. 95-96).

Há ainda concepções que relacionam essas perspectivas, entendendo que a complexidade do conceito de território não pode ser limitada a apenas uma perspectiva mais materialista ou mais simbólica. Nesse sentido, o território é, em diferentes combinações, funcional e simbólico, uma vez que o espaço é dominado a fim de ter uma “função”, mas também para produzir “significados”. O território funcional engloba o território tanto como abrigo quanto como recurso (SANTOS, 2006; HAESBAERT, 2011), recurso para grupos sociais subsistirem, recurso para o grande capital.

Trata-se do território entendido como um espaço apropriado, dominado, que existe e se reinventa a partir de relações de poder. Mas o poder, como salienta Haesbaert (2011), não

pode ser visto apenas pela ótica materialista. Assim, evoca-se Souza (2009, p. 59), que ressalta que a definição primordial de território é o poder e,

[...] nesse sentido, a dimensão política é aquela que, antes de qualquer outra, lhe define o perfil. Isso não quer dizer, porém, que a cultura (o simbolismo, as teias de significados, as identidades...) e mesmo a economia (o trabalho, os processos de produção e circulação de bens) não sejam relevantes ou não estejam ‘contemplados’.

Para Sack (1986), a territorialidade humana é uma estratégia espacial para atingir, influenciar ou controlar os recursos e as pessoas. A territorialidade pode a qualquer tempo ser ativada e desativada. Essa é uma dimensão mais política, embora englobe também a econômica (uso da terra) e a cultural (caráter simbólico do espaço), estando relacionada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar, assim como ressaltado por Haesbaert (2011). O motivo condutor é

[...] quem domina ou influencia e como domina ou influencia esse espaço? Este leitmotiv¹⁴ traz embutida, ao menos de um ponto de vista não interessado em escamotear conflitos e contradições sociais, a seguinte questão inseparável, uma vez que o território é essencialmente um instrumento de exercício de poder: quem domina ou influencia quem nesse espaço, e como? (SOUZA, 1995, p. 78-79).

Desde uma perspectiva relacional, tem-se então um jogo de relações entre os grupos sociais, no qual o domínio está ora nas mãos de um, ora nas de outro, conforme força de articulação. Tais relações produzem conflitos, mas também trocas, em função do fortalecimento das identidades presentes (HAESBAERT, 2006).

O território transcende sua dimensão objetiva ao incluir a dimensão subjetiva e simbólica, baseada na prática social. Assim “as territorialidades, como expressão de coexistência de diferentes grupos sociais, não raro num mesmo espaço (de disputa), se estruturam e se desestruturam face à distribuição de poder material e simbólico” (PEREIRA; PENIDO, 2017, p. 257). Não raro, cabe salientar, a imposição de um poder delimita os modos de vida e de produção do espaço geográfico (OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017).

As relações de poder são materializadas, por ações e estratégias políticas, na territorialidade (RAFFESTIN, 1993). Poder e territorialidade se retroalimentam. Põe-se em destaque, assim, a multidimensionalidade do poder em um território. A territorialização diz

¹⁴ Motivo central, fio condutor.

respeito à apropriação (simbólico) ou dominação (material) do espaço, variando sua dinâmica ao longo do tempo e dos espaços (HAESBAERT, 2004b).

Para Haesbaert (2004b), há quatro fins ou objetivos gerais da territorialização: a) abrigo físico, fonte de recursos materiais ou meio de produção; b) identificação ou simbolização de grupos através de referentes espaciais; c) disciplinarização ou controle através do espaço e; d) construção e controle de conexões e redes. Embora Haesbaert (2011) aponte que os estudos sobre desterritorialização¹⁵, tal qual acontece com a territorialização, versam, predominantemente, sobre a “matriz” econômica, política ou cultural. A expropriação do solo gera uma desterritorialização, ainda que não se vincule apenas a questões econômicas. Haesbaert e Ramos (2004, p. 26) mencionam que

[...] para alguns, a problemática que se coloca é a mobilidade crescente do capital e das empresas - a desterritorialização seria um fenômeno sobretudo de natureza econômica; para outros, a grande questão é a crescente permeabilidade das fronteiras nacionais - a desterritorialização seria assim um processo primordialmente de natureza política; enfim, para os mais "culturalistas", a desterritorialização estaria ligada, acima de tudo, à disseminação de uma hibridização de culturas, dissolvendo os elos entre um determinado território e uma identidade cultural correspondente.

Desde a ótica do materialismo histórico, os ajustes espaço-temporais, ao serem exercidos sob a égide da dominação do espaço (HARVEY, 1996a), se relacionam à desterritorialização. Nesse caso, a desterritorialização é entendida praticamente como um sinônimo de globalização econômica, mais especificamente do capitalismo pós-fordista ou “acumulação flexível” (HAESBAERT; RAMOS, 2004). Ela está explícita e implicitamente vinculada a diferentes concepções de território e se associa aos processos de dominação e apropriação do espaço (LEFEBVRE, 2006).

Haesbaert (2004a) apresenta outros conceitos relacionados à desterritorialização. Um deles é a exclusão territorial. Segundo o autor, a separação dualista entre sociedade e natureza exclui grupos sociais com base em territórios parcial ou totalmente excluídos da ocupação ou circulação humana. Faz parte do discurso na “natureza sem sociedade” a preservação e conservação ambiental de caráter irrestrito, na qual exclui-se a possibilidade de apropriação do espaço e de territorialização por quaisquer grupos.

¹⁵ Vale observar que Haesbaert (2004a) aponta que isso representa mais uma precarização social, que implica processos de segregação, de separação ou de reclusão territorial, que envolve muito mais do que o controle territorial e a comodidade social de uma minoria, a falta de controle e a precarização socioespacial da maioria.

Não obstante, a exclusão territorial pode ocorrer ainda em dois outros processos. O primeiro, articulado à “natureza sem sociedade” e à “sociedade sem natureza”, diz respeito à transformação de grandes áreas em espaços praticamente inabitáveis, por conta da degradação provocada pelo uso indiscriminado, dentro de uma lógica predatória de produção-consumo e lucro a qualquer preço, como é o caso de áreas de grandes desastres ambientais e de depósitos de lixo tóxico. O terceiro processo diz respeito à exclusão territorial seletiva, criando territórios cujo acesso é permitido em situações restritas ou limitado a grupos específicos, estando próximo também à ideia de reclusão territorial.

Outro conceito é a reclusão ou autorreclusão, que diz respeito à iniciativa de grupos sociais visando à coesão social e ao reconhecimento enquanto grupo social e culturalmente distinto. É o caso dos povos indígenas ou quilombolas no Brasil. Segundo Haesbaert (2004a), esse processo é dirigido de fora para dentro, mas também pode ser uma forma de sobrevivência material e simbólica desses grupos. Do espaço apropriado e emergido em relações de poder e interesses emerge o território, no qual os conflitos (socioambientais ou não) representam o embate de forças, cada qual na busca pela legitimação de seu direito e do poder.

Assim como no caso estudado por Pereira e Penido (2017), sobre hidrelétricas e populações atingidas, estruturam-se disputadas entre práticas e representações que diferenciam o território dos povos do território como recurso, face à territorialização do capital. Entram em choque diferentes formas de territorialidades, porque as formas de uso do território são distintas. Trata-se de um território funcional sobreposto a um território simbólico.

Com base nisso, parte-se do entendimento de que o território é, em sua base, um espaço apropriado, onde as relações de poder se manifestam. Também os diferentes territórios (espaços apropriados por diferentes atores sociais e para diferentes fins – desde aspectos funcionais a aspectos simbólicos) coexistem, se inter-relacionam e, por vezes, são conflitantes.

4.1. A TERRITORIALIZAÇÃO DO CAPITAL NA ZONA COSTEIRA

A ampla vantagem locacional na alocação de instalação de equipamentos, em comparação à hinterlândia, torna a zona costeira favorável à circulação, detendo a primazia na

alocação dos pontos de fluxos intercontinentais de mercadoria, ou seja, os portos. Nesse sentido, cabe ressaltar que esses fluxos dizem respeito também ao trânsito das produções oriundas do interior do continente (MORAES, 2007). E, com isso, uma extensa rede viária é construída para viabilização desse escoamento, como pode ser visto no estado do Paraná (ABRAHÃO, 2011; NASCIMENTO *et al.*, 2017).

A zona costeira é território do capital ao ser utilizada por e para infraestrutura e equipamentos que visam à acumulação do capital, como é o caso dos complexos portuários e toda sorte de apoio à atividade, como os pátios e galpões de armazenamento, as redes ferroviárias e rodoviárias, a disponibilidade de sistemas de fornecimento de energia elétrica, de telecomunicação, entre diversos outros (CUNHA, 2005). As infraestruturas técnicas criadas para atendimento a essas zonas portuárias, como estradas, rede de energia elétrica e telecomunicação, também servem ao fluxo turístico. No entanto, diferente do turismo, os projetos desenvolvimentistas citados acima se utilizam do espaço da zona costeira, mas também têm suas ramificações na hinterlândia, contemplando uma rede de produção, escoamento e consumo. Um porto serve, em grande medida, ao que é produzido em outros lugares. Nesse sentido, o papel do Estado não pode ser minimizado. Moraes (2007, p. 27) aponta que, como produtor do espaço, o Estado é

[...] o maior agente impactante na zona costeira, com a capacidade de reverter tendências de ocupação e gerar novas perspectivas de uso, principalmente pela imobilização de áreas (através de seu tombamento) e pela instalação de grandes equipamentos ou dotação de infra-estruturas (como estradas, portos, ou complexos industriais) [...] Obviamente, ao ocupar todo este campo de determinação, a ação do Estado emerge como um dos elementos centrais de definição do valor de uma localidade.

Nakano (2006) explica que, nos grandes centros urbanos litorâneos, os locais próximos à orla são os mais disputados, especialmente por agentes do mercado imobiliário formal que atuam, inclusive, à margem da lei, bem como por grupos sociais de maior poder aquisitivo, com objetivo de explorar e de usufruir das paisagens singulares. Em que pese as desigualdades desses espaços, a irregularidade do uso e a propriedade do solo não são exclusividade dos grupos de baixa renda.

O aumento crescente dos domicílios nas áreas litorâneas é resultado das atividades de lazer e turismo, mas também do capital imobiliário. Por vezes, esses fatores estão inter-relacionados, ou seja, a lógica da segunda residência não está restrita ao domicílio para lazer e turismo, mas também representa um negócio com alta rentabilidade (SILVA, 2010).

Os domicílios de uso ocasional apresentam uma lacuna conceitual quanto à classificação pelo critério de finalidade, para descanso ou para outro fim. Segundo Tulik (2001), a segunda residência é definida como um alojamento turístico, particular, utilizado temporariamente nos momentos de lazer, por pessoas que tem domicílio permanente em outro lugar. Assim, a interpretação é a de que, nesse caso, tem-se uma residência turística. Não obstante, Pereira (2010) destaca que é importante diferenciar a vilegiatura marítima e o turismo, ou seja, veraneio não é turismo, mas os destinos de veraneio podem também assumir a função de destinos turísticos, e vice-versa.

Abrahão e Tomazzoni (2017) ressaltam que as segundas residências são entendidas como aquelas em que o proprietário não permanece por período superior a um ano contínuo, e isso inclui imóveis de uso compartilhado, residencial e locacional, condomínios com estruturas de *resort* e as formas tradicionais de residência secundária, baseadas em unidades unifamiliares. Estas últimas configuram as segundas residências de Pontal do Paraná.

Pereira (2010) aponta que o veraneio é um fenômeno que apresenta três características que o distinguem de outras formas de uso de segunda residência, quais sejam: corresponde a heranças culturais, *status*, diferenciação social e espacial; se materializa em uma casa de praia tradicional; envolve um veranista, que possui o imóvel ou o aluga por um período superior a 6 meses. Assim, em Pontal do Paraná corresponderia a esse perfil de urbanização e ocupação.

A organização espacial das segundas residências explicita uma divisão do trabalho entre os lugares, que são separados entre os que se destinam a trabalho e os que se destinam ao lazer. Evidenciava-se, na década de 1970, uma tendência à concentração dessas residências próximas a grandes cidades (ABRAHÃO; TOMAZZONI, 2018), indo ao encontro das denominadas ‘periferias do prazer’.

A produção do espaço urbano em áreas litorâneas é diretamente influenciada pelo imaginário social ligado ao ócio. O elemento fundador da ocupação dos espaços de praia para lazer e turismo que é o “lugar paradisíaco” – criação de “periferias do prazer” (TURNER; ASH, 1991; BIANCHI, 2018) – fica renegado às pressões dos agentes produtores do espaço urbano. Destarte, relacionado ao lazer, ao turismo e ao capital imobiliário, a especulação imobiliária é um caminho para preservação do capital acumulado. Os investidores do setor imobiliário lucram com os novos negócios nos espaços litorâneos de lazer ao criar produtos e absorver a demanda de frequentadores da praia ou de investidores (CORREA, 2016).

Entre os maiores problemas relacionado ao turismo de massa está o que Cañada (2016) denomina ‘indústria turístico-residencial’, fazendo alusão não apenas aos serviços turísticos em si, mas também à especulação imobiliária. Borelli (2007, p. 23) ressalta a expressividade da especulação imobiliária na influência dos movimentos migratórios.

Nesse sentido, destaca-se o papel das residências de veraneio, as chamadas “segundas residências”, em relação ao processo de urbanização litorânea, cujo impacto ambiental depende da regulamentação do uso do solo vigente. Destaca-se, ainda, a desorganização social instaurada pela sua expansão, dada a valorização dos preços fundiários, que mobiliza proprietários e indústria da construção civil, intermediados pelos mecanismos de incorporação e corretagem, dinamizando o fluxo ocupacional das localidades litorâneas.

Com isso, ocorre a turistificação do espaço, ou territorialização turística, que, amparada pelo Estado, possibilita a vinda de novos usuários para o território (“os de fora”) ou a emergência de ações dos atores já presentes no território, mantendo relações de poder, modificando territorialidades e se sobrepondo a outros territórios, como o território tradicional (dos povos), o território industrial-portuário, o território da conservação, entre outros (CANDIOTTO; SANTOS, 2009).

Assim como se sobre põe aos outros territórios, o turismo se apropria de elementos desses territórios para seu desenvolvimento, sejam elementos naturais, sejam culturais. O litoral se particulariza por uma apropriação cultural que o identifica como espaço de lazer, uma atividade moderna e recente na zona costeira, representando outra grande favorabilidade locacional (MORAES, 2007).

Tal atividade manifesta-se associada a vários processos: ora estrutura-se enquanto um setor dentro da estruturação urbana de uma cidade litorânea; ora articulada a espaços de segundas residências, geralmente de alto padrão; ora através de investimentos massivos criando a função e revivendo “cidades mortas”; ora ainda como indutora da ocupação de novas áreas (MORAES, 2007, p. 42).

Essa dinâmica é posta em movimento, sobretudo, para viabilização do turismo de massa, aliado, neste caso, ao turismo de sol e praia (RUSCHMANN, 1997; CUNHA, 2005; SAMPAIO, 2005; 2007; CANDIOTTO; SANTOS, 2009). Sampaio (2005; 2007) e Cunha (2005) ressaltam que a valorização do turismo brasileiro associado às zonas costeiras ocorreu de forma desordenada e aprisionado à ótica economicista, gerando impactos ecológicos consideráveis, além das alterações socioculturais nas comunidades. “Promoveu-se a abertura

dos espaços litorâneos ao veranismo, apoiado basicamente na venda da segunda residência, uma atividade com forte componente especulativo em relação aos valores dos terrenos, necessitando para tanto desalojar os moradores tradicionais” (CUNHA, 2005, p. 6). Deu-se, assim, a gentrificação do espaço costeiro, em ambientes tanto rurais quanto urbanos.

Outra característica do turismo de sol e praia é a sazonalidade da atividade. Esse segmento de turismo se desenvolve principalmente nos meses de verão, caracterizando o turismo

[...] como uma atividade empresarial predominante sazonal, restringindo-se aos meses de verão, sujeitando as comunidades a conviver nas demais estações do ano com o subtrabalho ou com o não-trabalho ou, ainda, com a descaracterização da atividade principal – a pesca (SAMPALIO, 2007, p. 150-151).

Outra faceta do turismo merece ser destacada. Como expõe Cunha (2005), o turismo é, por vezes, incentivado como a forma de economia mais sustentável. Em que pese as contradições desse ideal – inserido no paradigma do desenvolvimento sustentável –, a atividade é vislumbrada como uma alternativa a outros setores que degradam o meio ambiente ou até mesmo como possibilidade de suprir a falta ou a carência de meios de subsistência e geração de renda local.

[...] o turismo aparece como um ramo com grande afinidade em relação à meta de atribuir valor econômico a bens naturais e culturais preservados. Registram-se experiências de ecoturismo, que se multiplicam pela zona costeira, muitas vezes promovidas por grupos não governamentais em parceria com governos locais (CUNHA, 2005, p. 9-10).

Outro setor econômico presente no litoral do Paraná é o portuário, inter-relacionado ao industrial. Esse setor vem sendo apresentado como a “alternativa” ao turismo da forma como vem sendo desenvolvido. Ou seja, as condições de ineficiência econômica do modelo de turismo que se desenvolveu ao longo das décadas seriam superadas com a viabilização e o fortalecimento dos empreendimentos industriais-portuários, enquanto alternativas dentro do próprio turismo, ou até mesmo outras alternativas, são desconsideradas por certos atores sociais. No entanto, o que vem se desenhando no litoral do Paraná é um modelo de desenvolvimento que privilegia agentes privados, deixando o ônus da degradação ambiental para a população local, que sofre, concomitantemente, degradação social.

4.2. A ZONA COSTEIRA COMO TERRITÓRIO USADO, DE RECLUSÃO E INCLUSÃO PRECÁRIA

As zonas costeiras são espaços contemplados pela confluência de pessoas, embarcações, mercadorias e significados (ANDRIGUETTO FILHO, 2004). É uma zona de usos múltiplos, pois em sua extensão é possível encontrar diversas formas de produção socioespacial e a manifestação das mais diferentes atividades humanas, perpassando desde as práticas e formas de vida de etnias indígenas até a instalação de indústrias; desde comunidades rurais tradicionais até metrópoles modernas. É o espaço de múltiplos territórios marcados pela diversidade e também conflitos (MORAES, 2007).

Os núcleos urbanos dos municípios que compõem a zona costeira¹⁶ concentram milhões de habitantes, fazendo com que ela tenha densidade populacional média cinco vezes maior do que a média nacional (NAKANO, 2006). Não obstante, a zona costeira é heterogênea; os habitantes da zona costeira, conforme destacado por Andriguetto Filho (2004), distribuem-se de forma não igualitária, passando de áreas de adensamento populacional a amplas extensões de povoamento disperso e rarefeito, em grande parte ocupadas por comunidades tradicionais¹⁷ e indígenas.

As peculiaridades dessa zona, seus limites e contrastes nítidos, as heterogeneidades de paisagens naturais e construídas, as desigualdades entre a riqueza da urbanização ao lado da extrema pobreza das favelas ou de comunidades tradicionais rurais, os diferentes usos do espaço por grupos sociais mais variados, entre diversos outros fatores, são bastante evidentes no ambiente costeiro (ANDRIGUETTO FILHO, 2004). As populações tradicionais são formadas por sujeitos políticos, com usos, costumes, práticas, organizações sociais, traços culturais e modos de vida baseados em tradições que definem suas identidades. Em todo território brasileiro, lutam por direitos culturais, fundiários e territoriais, que geram deveres correspondentes. As territorialidades dessas populações são produzidas e utilizadas segundo

¹⁶ São considerados municípios da zona costeira os defrontantes com o mar; não defrontantes com o mar, localizados nas regiões metropolitanas litorâneas; não defrontantes com o mar, contíguos as capitais e as grandes cidades litorâneas, que apresentam conurbação; não defrontantes com o mar, distantes até 50 quilômetros da linha da costa e que contenham em seu território atividades ou infraestruturas que impactam ambientalmente na zona costeira ou nos ecossistemas costeiras de alta relevância; municípios estuarinos-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar; não defrontantes com o mar que tenham todos os seus limites com municípios defrontantes com o mar ou estuarinos-lagunares; e aqueles desmembrados de outros municípios já inseridos na zona costeira (BRASIL, 2004a).

¹⁷ Na zona costeira do Paraná encontram-se comunidades caiçaras, cipozeiras, quilombolas, pescadores artesanais e comunidades indígenas (Guarani Mbya) (CUNICO, 2016).

leis, instituições, integração coletiva e formas de liderança passadas de geração em geração (NAKANO, 2006). Nesse sentido, o uso do espaço é orientado à subsistência não apenas física, mas também cultural.

Nesse contexto sociocultural, a relação com o espaço e com o meio ambiente se dá de forma distinta daquela que envolve as sociedades urbano-industriais, pois as populações tradicionais vivenciam um espaço apropriado, onde as práticas sociais estão presentes em um processo contínuo de produção e reprodução da materialidade, das dimensões e das interações (LEFEBVRE, 2006).

Por um lado, a zona costeira como território usado é *locus* de boa parte da sociedade urbano-ocidental, inserida no sistema capitalista. Essa parcela da população tem origem não apenas na constituição de núcleos urbanos desde a chegada dos europeus ao território brasileiro e consequente expansão do povoamento, mas também em um fenômeno mais recente de expansão da fronteira econômica e de ocupação do território, em que os centros urbanos que cresceram em torno da atividade portuária e atividade industrial recebem fluxos migratórios em busca de oportunidades de emprego, renda e qualidade de vida (CUNHA, 2006), levando a inchaços populacionais.

Esse crescimento populacional e a expansão urbana derivada revelam um padrão de urbanização marcado por desigualdade, exclusões territoriais, vulnerabilização de populações e riscos ambientais (MORAES, 2007). Na busca por melhor qualidade de vida, fortemente influenciado pela expansão construção civil, um fluxo migratório expressivo chegou ao litoral, especialmente na década de 1990, sendo responsável por outra forma de urbanização: a favelização (MORAES, 2007). Agregados a isso, tem-se os fluxos sazonais de turistas, especialmente no período de verão (CUNHA, 2005).

Em decorrência, a questão fundiária é marcante nesse espaço produzido e dominado por meio do mercado de terras. Pode-se afirmar que os problemas mais expressivos no litoral brasileiro, especialmente nas áreas de expansão da ocupação, residem nos conflitos pela posse e propriedade da terra, mais especificamente por conta da sobreposição dos títulos de propriedade, com origem tanto na grilagem de terras quanto em processos de supressão de povoamento tradicionais (MORAES, 2007).

Por outro lado, as zonas costeiras são território indígena e/ou tradicional. O território é um importante elemento na relação das populações tradicionais com a natureza, podendo ser mais ou menos definido. Para os pescadores artesanais, o território é vasto, englobando terra e

mar, e sua posse é mais fluída. Para os camponeses, as dimensões territoriais são mais definidas (DIEGUES, 2001). Para os povos indígenas, a legislação nacional impôs a ideia de “terra”, a qual não se configura como sinônimo de território.

Sobre isso, há que se levar em consideração a importância da luta e da demarcação dos territórios tradicionais frente às novas fronteiras de acumulação do capital, referentes, principalmente aos ajustes espaço-temporais relacionados ao agronegócio e outras *commodities*. Emergem disso disputas territoriais (COSTA; MURATA, 2016). O território, bem como a desterritorialização, são categorias – políticas – essenciais no que se refere a denúncias e críticas aos impactos produzidos pelo avanço de certas frentes de acumulação capitalista e que ocasionam desagregação de usos, costumes e modos de vida tradicionais de comunidades indígenas e povos da costa, como jangadeiros, ribeirinhos, pescadores artesanais e caiçaras (NAKANO, 2006).

Também chama a atenção a despossessão de terras das populações tradicionais, que venderam seus terrenos por valor ínfimo ou, por vezes, foram submetidas à expulsão violenta (CUNHA, 2005). Os povos tradicionais são, assim, pressionados pela territorialização turística, e veem suas territorialidades alteradas (CANDIOTTO; SANTOS, 2009), embora tal alteração não se deva apenas à territorialização do turismo, mas também de outros setores, como o industrial-portuário.

Os empreendimentos imobiliários trouxeram a moderna sociedade de consumo, com ênfase na alta temporada, sendo comum o fenômeno da perda de identidade cultural dos mais jovens das populações locais, que não sentem motivação para continuar com a vida de pescadores de seus pais (CUNHA, 2005). Há também quem abandone as atividades tradicionais em decorrência da falta de incentivo à sua manutenção, como ocorreu na Ilha do Mel, onde a pesca artesanal sofreu depreciação ao longo do tempo porque os pescadores não tiveram estímulos por parte do Estado e tampouco das cooperativas ou qualquer outro órgão, inviabilizando ou tornando a pesca artesanal muito difícil e pouco rentável – tendo em vista seu caráter comercial. Assim, os pescadores passaram a se ocupar também (ou exclusivamente) de atividades do turismo (TELLES, 2007).

Também há diversas situações de conflitos ao longo da costa brasileira em relação aos pescadores. Os conflitos são os mais variados. Os que envolvem a pesca, por exemplo, se expressam na costa brasileira especialmente no que se refere à relação entre o uso tradicional, o industrial e de lazer (pesca amadora), além da atividade turística, da aquicultura e das

grandes obras de infraestrutura – como as relacionadas ao transporte, as plataformas de extração de petróleo, entre outras. Também se ressalta a atuação ou omissão do Estado, em especial no que se refere às políticas públicas (AZEVEDO, 2012).

Essa situação é exemplificada por Diegues (2001): pescadores precisam “disputar” a praia com o turista, criando, por vezes, regras de uso com sistema de “direito à vez”, fazendo da praia uma arena de confronto de códigos e direitos; comunidades são alijadas de seus espaços comunitários para dar lugar a empreendimentos imobiliários, com concordância do Estado. Isso quando não sofrem desterritorialização com a criação de UCs, dando origem à exclusão territorial (HAESBAERT, 2004a).

4.3. PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO AMBIENTAL NA ZONA COSTEIRA: A EXCLUSÃO TERRITORIAL

Como caracteriza Andriguetto Filho (2004), a zona costeira é uma porção de terra afetada por sua proximidade com o mar, e vice-versa, assim como pelo encontro da água doce e da água salgada. Esse autor aponta que, em termos ambientais, é uma área onde os processos dependentes da interação entre a geosfera, a hidrosfera e a atmosfera são mais intensos do que nas áreas interioranas. Agregadas a isso, tem-se as dinâmicas naturais, caracterizadas pela dinamicidade e instabilidade das formas físicas, como as ondas, as marés, os ventos, as erosões, entre diversas outras.

Assim, a zona costeira configura-se como um espaço prioritário de interesses tanto econômicos como sociais, mas é, também, espaço dotado de bens e serviços ecossistêmicos quase exclusivos. E esse fato gera conflitos de uso.

No Brasil, essa região se caracteriza pela presença de grande variedade de ecossistemas, contemplados pela riqueza de recursos naturais renováveis e de relevância ecológica que geram meios de sobrevivência para as populações humanas (BORELLI, 2007). Elas representam atualmente espaços de alta importância ecológica (e econômica), devido aos ecossistemas que a compõem, como os estuários, os recifes, as áreas alagadas (ANDRIGUETTO FILHO, 2004; BORELLI, 2007). Os diferentes ecossistemas costeiros têm papéis diferenciados em termos de biodiversidade, alguns de grande importância ecológica, como os manguezais, os estuários e as lagoas costeiras, assim como a própria zona marinha

(CUNHA, 2005). Inclusive, o reconhecimento do papel básico desses e outros ecossistemas costeiros para a renovação dos recursos faz com que a política ambiental dedique especial atenção ao tratamento dado a esses espaços (CUNHA, 2006).

Outra característica marcante do litoral é seu atributo de maior reserva de recursos do planeta, que é cada vez mais regulado por normas internacionais. Os litorais abrigam um contingente relativamente raro de recursos naturais (MORAES, 2007). O bioma da mata atlântica, que cobre a maior porção terrestre da zona costeira, é considerada um *hotspot* de biodiversidade no mundo, com alta diversidade biológica, por conta de seus ecossistemas, além de contar com um número expressivo de espécies vegetais e animais ameaçados de extinção (CUNICO, 2016). Ela desempenha um importante papel na reprodução e no desenvolvimento de uma ampla variedade de espécies e nas trocas genéticas que ocorrem entre os ecossistemas terrestres e costeiros (MMA, 2010).

A área marinha próxima à costa dá suporte a uma variedade de ecossistemas, como dunas, banhados, estuários, restingas, costões rochosos, manguezais, entre outros (MMA, 2010; CONAMA, 2002). O bioma marinho costeiro é, em boa parte de sua extensão, classificado como tendo extrema ou muito alta importância biológica. Destaca-se, ainda, que a zona costeira é responsável por funções ecológicas de grande importância, como a prevenção de inundação e erosão costeira, a proteção contra tempestades, a reciclagem de nutrientes e de substâncias poluidoras (MMA, 2010).

Por sua importância e vulnerabilidade, o litoral paranaense é caracterizado como uma das áreas prioritárias para conservação da biodiversidade da zona costeira e marinha (MMA, 2010). Segundo dados do ZEE do litoral do Paraná, as altas taxas de remanescentes florestais da zona costeira no Paraná são resultantes de vários fatores referentes às condições naturais do terreno e o histórico de engajamento dos ambientalistas em proteger esses ambientes (CUNICO, 2016). Tal proteção se dá, principalmente, por meio das UCs, além do apoio do Código Florestal, que declara como APP manguezais, marismas, apicuns, restingas, entre outros (BRASIL, 1965; 2012). Também cabe mencionar o Decreto Federal nº 6.660/2008, que regulamentou parcialmente a denominada *Lei da Mata Atlântica* (BRASIL, 2008).

Esses ecossistemas há séculos têm sido ameaçados pelo desenvolvimento descontrolado. A importância ecológica tem sido ignorada no decorrer das últimas décadas pelo processo que Cunha (2005) chama de “reocupação da costa”, que obedece à visão econômica. O crescente impacto das mudanças climáticas, da urbanização, da instalação de

grandes infraestruturas, da industrialização, da atividade agrícola, do turismo de massa, da especulação imobiliária, da pesca industrial, da carcinicultura, entre outros usos, arriscam a integridade dos ecossistemas costeiros e marítimos. São ameaçados não somente os ecossistemas, mas também a subsistência de povos que se utilizam de recursos naturais, como os estoques pesqueiros, a caça e a coleta de recursos não madeiráveis. Por isso os impactos são também sociais, e não apenas ecológicos.

Por um lado, é justamente a existência de áreas de preservação e da existência de políticas públicas para conservação dos ecossistemas que permite certo controle sobre atividades econômicas potencialmente degradadoras, incluindo o turismo, contribuindo para a manutenção da integridade dos ecossistemas e seus mais variados serviços ecológicos prestados; por outro, não raro, essas áreas se tornam *locus* de exclusão territorial (HAESBAERT, 2004a) parcial ou integral, gerada pelo discurso de ‘natureza sem sociedade’.

Essa exclusão territorial não surtiu o efeito desejado em inúmeras regiões do Brasil. No litoral do Paraná, por exemplo, uma parcela da população local é contrária a medidas de conservação e à regulação ambiental pública. Estudos apontam que “tanto a conservação ambiental como a função portuária não têm resultado em benefícios significativos para a maioria da população litorânea” (PARANÁ *et al.*, 2019, p. 21). Isso se agrava em um contexto socioeconômico como o paranaense, cuja região litorânea apresenta alta concentração de pobreza e desigualdade social (PIERRI, 2003).

O desafio da relação entre homem e natureza surge de forma expressiva na zona costeira, em ambientes que contemplam ecossistemas frágeis ou de grande valor ecológico, como a Mata Atlântica. Destarte, estratégias vêm sendo tecidas por entidades ambientalistas, governamentais ou não governamentais, para reverter o quadro de pressão antrópica e dos impactos oriundos do modelo de desenvolvimento hegemônico, além de possibilitar o usufruto por parte da população que depende dos recursos de uso comum. Emergem desse dilema políticas públicas, planos e projetos, como a política de gerenciamento costeiro, que culminou na criação do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) (BRASIL, 2004a), visando a um planejamento de gestão integrada, descentralizada e com base na participação social, apenas para citar um exemplo.

A atuação de organizações não governamentais (ONG) ambientais também merece destaque. No litoral do Paraná, desde a década de 1980, as ONG têm papel ativo e de destaque na cena da conservação da natureza. Com bases no mito da natureza intocável

(DIEGUES, 2001), essas organizações constataram a necessidade de inserir o social no ambiental, promovendo a ‘naturalização do social’. Isso se deu devido a exigências de financiadores e parceiros internacionais, que solicitavam a inclusão dos aspectos socioeconômicos e culturais da população local (TEIXEIRA, 2004).

Agregados a isso estão os mecanismos de monetarização da natureza, alguns dos quais contemplam a população local, como é o caso do desenvolvimento do turismo. Pérez (2019), na obra intitulada “*Produção de natureza: parques, rewilding e desenvolvimento local*”, publicada no Brasil pela Sociedade Preservação da Vida Silvestre (SPVS)¹⁸, menciona o potencial do litoral paranaense para ‘produção de natureza’ e a situação da região frente à conservação ambiental.

[...] tanto os parques como os ecossistemas naturais eram vistos, no melhor dos casos, como meros cenários vazios de conteúdo ou, no pior deles, como obstáculos para o desenvolvimento da região, começamos a entender o sentimento de uma organização que vinha há três décadas conseguindo resultados notáveis em conservação, mas que sentia que estava perdendo a guerra. Até então, nossos amigos brasileiros não tinham visto a necessidade de conectar explicitamente os parques e reservas da região com a necessidade de desenvolvimento das comunidades locais e do Estado do Paraná. A lógica usada até aquele momento era de que essas reservas deviam ser conservadas em prol da biodiversidade e do cumprimento das leis ambientais. Mas essa estratégia não respondia aos principais valores e preocupações da sociedade nos âmbitos local, estadual e nacional. As pessoas não pareciam ver a vantagem de investir recursos e, ao mesmo tempo, limitar usos (com o conflito que isto sempre implica) em parques e reservas (PÉREZ, 2019, p. 103).

Assim, tem-se buscado incorporar a essas áreas o conceito de ‘produção de natureza’, segundo o qual a exclusão territorial seria amenizada com a inserção do componente econômico. Tal conceito está diretamente relacionado à economia verde, visualizando ativos ambientais como incremento econômico.

¹⁸ Fundada em 1984, a SPVS tem como missão atuar na conservação da natureza, por meio da proteção de áreas nativas, de ações de educação ambiental e do desenvolvimento de modelos para o uso racional dos bens naturais. Desde a década de 1990, concentra seus trabalhos no município de Guaraqueçaba, sendo proprietária de algumas áreas de proteção no litoral norte do Paraná: RPPN Federal Salto Morato (Guaraqueçaba), RPPN Estadual da Guaricica (Antonina), RPPN Estadual Morro da Mina (Morretes e Antonina), RPPN Estadual Águas Belas e Rio Cachoeira (Antonina), RPPN Estaduais Serra do Itaqui e Serra do Itaqui I (Guaraqueçaba) (SPVS, 2012a; 2012b).

5. OS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS: INTERESSES E PERSPECTIVAS SOBRE O TERRITÓRIO E A NATUREZA

“Quando qualquer problema ambiental é investigado até sua origem, revela uma verdade inescapável - que a verdadeira causa raiz deve ser encontrada em como as pessoas interagem umas com as outras; que a dívida com a natureza não pode ser paga pessoa por pessoa, em garrafas recicladas ou hábitos ecologicamente corretos, mas na antiga moeda da justiça social. Mas de que metal é essa antiga moeda?”
(David Harvey, 1996b, tradução nossa)

Os estudos sobre conflitos ambientais têm sua gênese no campo da ecologia política, que surge do entendimento de que os problemas ambientais não podem ser compreendidos se analisados de forma isolada das questões políticas e dos contextos econômicos em que estão inseridos (BRYANT; BAILEY, 1997). Não apenas os sistemas ecológicos são políticos, mas também as próprias ideias a respeito deles são delimitadas e direcionadas pelo processo econômico e político (ROBBINS, 2012).

Na ecologia política, busca-se identificar sistemas mais amplos, ao invés de culpar forças locais. Embora esse campo seja por vezes simplificado, como se limitado a estudos sobre conflitos distributivos, seu escopo de análise é bastante amplo, pois procura compreender com nova luz as relações de poder estabelecidas entre as pessoas e o mundo globalizado (LEFF, 2006; ROBBINS, 2012). Trata-se, então, de uma análise multiescalar, que percebe os problemas ambientais locais como um reflexo de um sistema, uma política, um modelo de governança, entre diversos outros fatores, incluindo o próprio processo de acumulação do capital, que podem levar à desigualdade ambiental.

A pesquisa na ecologia política – e no campo dos conflitos socioambientais especificamente – tende a revelar “vencedores e perdedores” (ROBBINS, 2012), ou seja, estão em jogo histórias de justiça e injustiça ambientais, situação em que os custos recaem sobre determinados grupos, refletindo as diferenças de poder entre os atores envolvidos (BRYANT; BAILEY, 1997; MARTINEZ-ALIER, 1997; ROBBINS, 2012). Assim se expressam as potências desiguais que atuam no controle do meio ambiente e os custos da acumulação do capital. No âmbito dessa desigualdade ambiental, são travadas lutas de resistência, afirmação e reconstrução identitária frente a processos de apropriação e transformação da natureza.

Entra em jogo a ideia de justiça ambiental¹⁹, que, por meio dos movimentos contra a injustiça ambiental, passou a contestar o modelo de desenvolvimento que orienta a distribuição espacial das atividades (ACSELRAD, 2002; MARTÍNEZ-ALIER, 2011). A ideia de justiça ambiental tem suas origens nas desigualdades de poder e nas consequências ambientais dessas desigualdades (HARVEY, 1996b; ACSELRAD, 2002). Trata-se, portanto, de uma luta contra a desigualdade ambiental, que tem como marca as especificidades raciais e desigualdade de poder na tomada de decisão em relação à alocação das instalações poluidoras.

Nesse sentido, somam-se à luta as críticas ao fenômeno “*Not in my backyard (Nimby)*” (“Não no meu quintal”), uma frase usada pela primeira vez na década de 1970, em oposição à tentativa de alocação de estações de geração de energia nuclear em cidades dos Estados Unidos. Diz respeito a um movimento de oposição à localização de atividades, instalações ou usos do solo considerados indesejáveis na vizinhança, por serem nocivas, perigosas, estigmatizantes ou indesejadas. No entanto, medidas compensatórias e mitigatórias, programas de negociação, licença social para operar, entre outros, são uma resposta direta às consequências negativas associadas da alocação dessas instalações potencialmente degradantes e poluidoras. Em adição, outra suposição subjacente à posição Nimby sugere que essas instalações são socialmente desejáveis, e, como bem público, devem ser alocadas em algum lugar, apenas “não no meu quintal” (HEIMAN, 1990; LAKE, 2001).

O movimento ambiental com protagonismo comunitário tem mostrado outra versão desse posicionamento, o “*Not in anybody’s backyard*” (No quintal de ninguém), com caráter reformista, promovendo a mudança sistêmica (LAKE, 2001). Ou ainda, a visão do movimento de justiça ambiental, que, ao contrário das dinâmicas individualistas do Nimby, colocam em discussão o fato de ser “sempre no quintal dos pobres e negros”, fazendo alusão à desigualdade ambiental, oriunda da desigualdade social e de poder (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Nesse aspecto, os conflitos ambientais tendem a se desenvolver no âmago do “ecologismo dos pobres”, uma disputa travada por comunidades locais que têm na natureza um interesse material, uma fonte de subsistência e que se preocupam não com as

¹⁹ A ideia de justiça ambiental foi protagonizada, a princípio pelo Movimento de Justiça Ambiental, constituído nos Estados Unidos a partir da articulação entre lutas de cunho social, territorial, ambiental e dos direitos civis, baseada na constatação de racismo ambiental. Esse movimento teve como uma de suas atuações mais enfáticas o combate à localização de lixo tóxico e perigoso em áreas de moradia de população negra, ainda na década de 1970. Não obstante, a constituição desse movimento só se concretizou na década de 1980, elevando a questão da justiça ambiental ao centro da luta pelos direitos civis (HARVEY, 1996b; ACSELRAD, 2002; ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009; MARTINEZ-ALIER, 2011).

futuras gerações, mas com os pobres de agora, com sua própria sobrevivência (MARTÍNEZ-ALIER, 2011).

Cabe destacar que a desigualdade ambiental pode ser oriunda tanto da adoção de políticas governamentais como de omissões por parte do Estado (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). As políticas de localização de grandes empreendimentos, de fábricas poluentes e infraestruturas perigosas em áreas habitadas por populações com menor poder aquisitivo é um exemplo disso, conforme enaltecem os autores citados. Fabri *et al.* (2017) ressaltam que, pela análise do mapa dos conflitos socioambientais do Brasil, pode-se inferir que este traduz as alocações e translocações das dinâmicas de acumulação de capital no país, na medida em que se nota correlação entre responsáveis e principais setores produtivos da economia brasileira, com a geração de impactos ambientais e conflitos com populações.

Essa realidade é amparada pelo paradigma da adequação ambiental. Nessa concepção, empreendimentos ou obras assumem lugar central, tornando-se inquestionáveis e inexoráveis; o ambiente é percebido como externalidade; a paisagem que deve ser modificada e adaptada aos objetivos do projeto técnico. Nesse processo, arranjos e ajustes tecnológicos dados por medidas mitigadoras e compensatórias cumprem a função de adequação. Assim, a real necessidade e viabilidade do empreendimento ou obra não são postos em pauta (ZHOURI; OLIVEIRA, 2007).

Opera, portanto, dentro da “modernização ecológica”, do “evangelho da ecoeficiência” (MARTÍNEZ-ALIER, 2011), que resulta na condição de invisibilidade e desvalor a pessoas e ambientes (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2014). Fabri *et al.* (2017) destacam que esses contextos de mudanças tendem a implicar em processos de transformações de natureza socioeconômica e cultural, modificando sociabilidades, meios e formas de vida, principalmente de povos indígenas, agricultores familiares e quilombolas, grupo no qual se pode inserir os pescadores artesanais.

Quanto a isso, Acsehrad, Mello e Bezerra (2009) destacam que os mais ricos tendem a escapar dos riscos ambientais, por residirem em áreas mais protegidas e com maior valor econômico. As populações mais pobres, no entanto, sofrem duplamente: por residirem em áreas de maior risco e menor infraestrutura e pelo fato de as fontes de risco e de grande impacto ecológico estarem situadas em áreas habitadas por grupos sociais com menor poder político e com pouca possibilidade de deslocamento para fora das áreas de risco, o que os coloca no interior das denominadas alternativas infernais.

No enfrentamento a essas situações pode se articular um movimento de resistência, tanto no âmbito material quanto simbólico no que se refere ao uso do território ou de recursos naturais. Acselrad (2013) afirma que as lutas das populações mais vulneráveis contra a desigualdade ambiental vão além do embate às formas de acumulação de capital e à ação estatal, pois significam também um campo de disputa política e de representações socioculturais sobre o meio ambiente que visa a instaurar a igualdade e a justiça na defesa de seus direitos sociais, territoriais e culturais de uso e apropriação da natureza. Surgem, então, os conflitos socioambientais, que denunciam contradições de um modelo de desenvolvimento que exclui as vítimas e ainda as fazem assumir o ônus resultante.

Na abordagem marxista ou neomarxista, os conflitos ambientais são analisados sob o prisma das desigualdades sociais, dando visibilidade aos atores e aos interesses políticos que permeiam o debate ambiental no interior das contradições do sistema capitalista. Essa é a perspectiva adotada na presente pesquisa, embora não se desconsidere o caráter simbólico da relação entre ambiente e sociedade para atores sociais presentes na arena do conflito.

Os conflitos socioambientais resultam, assim, no plano material e simbólico, de disputas territoriais e de questionamentos sobre a legalidade de algumas formas de dominação do espaço, que envolvem grupos sociais com diferentes modos de apropriação, uso e significação do território e do meio natural e níveis desiguais de poder (LITTLE, 2001; ACSELRAD, 2004; VIEGAS, 2009), embora também possam ocorrer entre grupos que compartilham o mesmo sistema produtivo (LITTLE, 2001).

De forma geral, os conflitos surgem quando uma atividade ou uma ação impede, obstrui, interfere ou prejudica a efetividade ou o aparecimento de outra atividade ou ação, incompatível com a primeira e podem se apresentar de suas formas: como conflito latente, oculto ou implícito ou como conflito manifesto, aberto e explícito (DEUTSCH, 2003). No âmbito dos conflitos socioambientais, estes passam a ser latentes geralmente quando empreendimentos de grande volume de capital econômico e político se apropriam de territórios onde residem e trabalham grupos sociais com menor poder de decisão (ZBOROWSKI; LOUREIRO, 2008). No entanto, tais conflitos não se restringem a situações em que os usos já estejam em curso, mas se iniciam, em alguns casos, em sua concepção ou

planejamento²⁰, como ocorre, por exemplo, no processo de licenciamento ambiental de grandes empreendimentos citado por Zhouri, Laschefski e Paiva (2014).

Assim sendo, a inserção de usuários na arena do conflito pode ocorrer perante a existência de um risco à integridade ambiental ou ao direito de uso e acesso a um território ou recurso natural. Nesse caso, a participação social torna possível a reversão do processo e o impedimento da instalação de uma obra ou empreendimento socioambientalmente danoso. Alguns pesquisadores se ativeram à classificação desses conflitos para fins analíticos. Little (2001) classifica os conflitos em: a) conflitos em torno do controle sobre os recursos naturais; b) conflitos em torno dos impactos ambientais e sociais gerados pela ação humana e natural; e c) conflitos em torno do uso dos conhecimentos ambientais.

Os conflitos em torno do controle sobre os recursos naturais geralmente ocorrem em terras que contêm bens naturais preciosos ao desenvolvimento capitalista, mas que são contestadas por grupos que as reivindicam como local de moradia e vivência. Tais conflitos apresentam dimensões políticas (expressas por meio das disputas sobre a distribuição dos bens naturais), sociais (expressa por meio de disputas sobre o acesso aos bens naturais) e jurídicas (expressa por meio das disputas do controle formal dos bens) (LITTLE, 2001).

Os conflitos em torno dos impactos ambientais e sociais, por sua vez, são gerados pela ação humana e natural e resultam dos efeitos negativos do desenvolvimento econômico na natureza e na sociedade. Esse tipo de conflito tem o agravante da desigualdade social, ou seja, os grupos sociais que mais se beneficiam do desenvolvimento econômico são os menos afetados pelos impactos ambientais. Tais impactos podem ser categorizados em: contaminação do meio ambiente, esgotamento dos bens naturais e degradação dos ecossistemas (LITTLE, 2001).

Por fim, os conflitos em torno do uso dos conhecimentos ambientais decorrem dos significados que os diferentes grupos sociais atribuem a seu ambiente. Aqui se subdividem em três tipos de conflitos: os conflitos entre grupos sociais ao redor da percepção de risco (dependendo da percepção de cada grupo social um risco pode ou não ser aceito); conflitos envolvendo o controle formal dos conhecimentos ambientais (falta do reconhecimento da

²⁰ Zborowski e Loureiro (2008), ao abordarem o caso do conflito entre pescadores e um complexo siderúrgico na Baía de Sepetiba, apontam que os eventos catalisadores dos conflitos podem ser divididos em duas etapas. A primeira etapa acontece durante o processo de licenciamento ambiental do empreendimento, quando, em tese, a implantação do mesmo ainda não é certa. Nessa etapa, segundo os autores citados, os atores sociais adquirem suas primeiras percepções sobre o empreendimento. A segunda etapa acontece com as audiências públicas, definidas como arena em potencial, onde o debate com os atores sociais locais permite maior expressividade das comunidades locais, questionamentos, sugestões, apontamentos, entre outros.

propriedade intelectual de populações tradicionais); e conflitos em torno de lugares sagrados (falta de mecanismos para o reconhecimento de cosmovisões diferentes) (LITTLE, 2001).

Zhourí e Laschefski (2017), por sua vez, classificam os conflitos ambientais em: a) conflitos ambientais distributivos; b) conflitos ambientais espaciais; e c) conflitos ambientais territoriais. Esta é a tipologia adotada na presente pesquisa, com ênfase nos conflitos ambientais territoriais.

Segundo essa categorização, os conflitos ambientais distributivos manifestam-se quando há desigualdades sociais em torno do uso e acesso aos recursos naturais, como água, recursos energéticos, recursos madeiráveis ou não madeiráveis, entre outros. Esse tipo de conflito está no interior da sociedade capitalista e se refere às formas de distribuição das riquezas dentro do sistema, estando presente nos debates ambientais desde o seu surgimento (como, por exemplo, no Relatório Brundtland) (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017).

Os conflitos ambientais espaciais, por sua vez, são aqueles que surgem dos impactos ambientais e não necessariamente pela disputa do acesso aos bens naturais. Denotam a existência de situações em que práticas sociais de determinados grupos afetam negativamente de forma difusa, em diferentes escalas, que não podem ser circunscritas em determinado território, seja no sentido físico-geográfico, seja na perspectiva das territorialidades existentes e afetadas, como é o caso das emissões gasosas e da poluição das águas. Esse tipo de conflito surge da capacidade de deslocalização da poluição das atividades industriais, que preferem países, cidades ou bairros periféricos para se instalar e, dessa forma, submeter populações mais frágeis, política e economicamente, aos ônus do desenvolvimento industrial (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017). É nesse campo de conflitos ambientais que se consolida o Movimento por Justiça Ambiental, mencionado anteriormente.

A terceira modalidade descrita por Zhourí e Laschefski (2014; 2017) é a dos conflitos ambientais territoriais, marcados pela sobreposição de reivindicações, que entram em conflito sobre o mesmo espaço geográfico, diferenciando-se dos conflitos que dizem respeito apenas à posse ou propriedade da terra. Conforme destacado por esses autores, para certos grupos sociais, como é o caso das comunidades indígenas e das tradicionais, a comunidade e o território representam uma unidade que garante a produção e a reprodução dos seus modos de vida.

Não obstante, tais conflitos não se restringem ao nível discursivo dos debates ambientais, como salientam os autores citados. No mundo, são inúmeros os conflitos que

envolvem o acesso aos recursos das florestas, das águas, dos minérios, entre outros, que se expressam em escalas que variam do global ao local. Por exemplo, o acesso aos bens naturais em países periféricos pode gerar um conflito de escala global, no qual se contesta a forma de distribuição dessas riquezas entre os países. Da mesma forma, considerando as desigualdades internas dos países periféricos, tais conflitos podem se expressar em escala local, visto que as populações mais pobres não só serão privadas do acesso aos bens naturais como terão seu meio ambiente comprometido (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017).

A presente pesquisa se apropria dessa categoria de conflito, por compreender que o conflito socioambiental analisado representa uma disputa pela apropriação do espaço. Não obstante, também tem interface importante com a categoria de conflito socioambiental espacial, uma vez que os impactos passíveis de serem gerados pela implantação do complexo industrial-portuário e pela Faixa de Infraestrutura são preocupações que levaram à mobilização de atores sociais. Assim, há uma disputa pelo uso do território, pautado nos impactos (negativos e positivos, a depender de cada discurso) que os empreendimentos previstos podem gerar. Em escala menor, a categoria dos conflitos socioambientais distributivos também surge no contexto alisado, em especial quando analisado o envolvimento de comunidades tradicionais na arena do conflito.

Nesse aspecto, cabe destacar o papel do Estado como um dos principais produtores de espaço (MORAES, 2007). Em muitos casos, ele se alia aos segmentos do capital atuando contra ou negligenciando as territorialidades dos outros grupos, tais como os povos indígenas, os quilombolas e outros povos tradicionais. E prevê a integração dessas comunidades ao sistema urbano-industrial-capitalista, o que culmina, frequentemente, em um processo de acumulação por espoliação (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017). Ocorre, assim, no processo de flexibilização territorial para a viabilização dos investimentos (ACSELRAD *et al.*, 2012). Concomitante a isso, os conflitos existentes dentro e entre as comunidades são ecologizados por mudanças nas políticas de conservação (ROBBINS, 2012), ou seja, podem decorrer tanto dos esforços de conservação quando dos esforços políticos ou de desenvolvimento voltados a um grupo específico. Ambos os casos têm implicações em comunidades que dependem do sistema ecológico local, bem como da base territorial para manutenção física e cultural.

O Estado é, inclusive, o principal responsável pelos conflitos ambientais no Brasil. Conforme dados de Fabri *et al.* (2017), baseados no Mapa de Conflitos Ambientais da Fiocruz (s. d.), a atuação ou omissão do poder público é o principal responsável por tais conflitos, seja

pela atuação de entidades governamentais (50,7%), seja pela implementação de políticas públicas e legislação ambiental (17,6%), seja, ainda, pela atuação do judiciário ou do Ministério Público (MP) (12,9%).

Nas zonas costeiras, as terras urbanas são objeto de disputa entre diferentes grupos de interesse, uns com maior outros com menor poder econômico e político. De forma geral, os grupos com maior poder econômico e político acessam as porções de terra mais valorizadas; equipamentos, infraestruturas e espaços são criados por e para determinados grupos sociais ou agentes econômicos. As localidades sede de segundas residências são privilegiadas pelas melhores condições de infraestrutura, denotando uma ação mais enfática dos órgãos públicos para atender turistas em detrimento da população fixa (POLIDORO; DESCHAMPS, 2013). As populações que sofrem com a despossessão ou gentrificação, por sua vez, passam a habitar espaços com baixa regulação de usos, investimentos em equipamentos e infraestrutura básica insuficientes e destituídos de justiça ambiental (NAKANO, 2006).

Mesmo sendo vista como uma ‘indústria sem fumaça’, a luta pelo acesso, uso e cuidado dos recursos naturais é um ponto fundamental nos debates sobre o turismo, uma vez que o setor em questão é conhecido por conflitos de apropriação de bens comuns e pela externalização dos custos da atividade (NICHOLLS; HIGGINS-DESBIOLLES; RIGNEY, 2016).

Cañada e Gascón (2016) identificam três grandes dinâmicas geradoras de conflitos socioambientais que, dependendo da intensidade e do marco histórico e institucional nos quais se produzem, acabam moldando de forma particular essas sociedades e territórios turistificados: a) espoliação de recursos naturais essenciais e desarticulação da territorialidade associada às economias campesinas e pesqueiras; b) integração nas novas dinâmicas de trabalho geradas pelo turismo, que, em sua maioria, tem caráter subordinado, pelo que a população local ocupa postos mais baixos nas novas estruturas de trabalho; e c) dinâmicas migratórias provocadas pela expulsão da população rural e pela atração de novos habitantes, tanto trabalhadores como novos residentes. Esse processo está relacionado à gentrificação do espaço, que empurra as populações residentes para áreas do subúrbio, enquanto as áreas que interessam ao capital são reestruturadas (SMITH, 2006; CAÑADA, 2016).

Os grupos com menor poder econômico e político, por sua vez, habitam áreas mais baratas ou até mesmo impróprias. São áreas periféricas, precárias do ponto de vista urbanístico e, até mesmo, dentro de Áreas de Preservação Permanente (APPs), como dunas,

estuários, mangues, beira de rios, morros, áreas de proteção aos mananciais, entre diversas outras áreas de preservação locais. De forma geral, essas áreas são marcadas pela pobreza, pela precariedade urbana e habitacional, pela degradação dos recursos naturais e pelo déficit de infraestrutura e serviços básicos.

Ademais, somada a isso, tem-se a irregularidade fundiária, causadora de insegurança na posse das moradias, que não raro é motivo de remoção, violando o direito constitucional à moradia digna (NAKANO, 2006). Nesse caso, há uma exclusão territorial. As áreas são “ameaçadas” por grupos sociais sem alternativa, que pertencem às parcelas economicamente menos favorecidas, os “precariamente incluídos”, que arcam com o ônus da utilização irracional dos recursos dentro do modelo socioeconômico dominante (HAESBAERT, 2004a), tal qual apregoam o movimento de justiça ambiental e os teóricos dos conflitos socioambientais.

Essas zonas se caracterizam por profundas desigualdades socioterritoriais (NAKANO, 2006) e pela competição intensa por recursos e pela luta pela apropriação do espaço (ANDRIGUETTO FILHO, 2004). Tais áreas vêm sendo arena de conflitos socioambientais referentes ao uso e ocupação do território; ao acesso aos recursos naturais; à pressão econômica advinda do processo produtivo, do desenvolvimento do turismo, da especulação imobiliária e do aumento da densidade populacional; aos impactos ambientais resultantes do desenvolvimento ou da exploração desordenada dos recursos pela especulação imobiliária.

5.1. PODER, DISCURSOS, CONTRADISCURSOS NOS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS

O poder é central nos estudos sobre o espaço social, podendo ser avaliado sob duas perspectivas, conforme Martinez-Alier (2011). Uma delas é o poder de um ator social sobre o outro – podendo ser expandido, aqui, para a hegemonia de um uso em determinado território. Essa concepção vai ao encontro do exposto por Raffestin (1993): nos estudos, o poder difere-se conforme o objeto de controle e dominação, que podem ser três: da população, do território ou dos recursos. Martinez-Alier (2011) acrescenta a essa lista o poder de procedimento, capaz de impor a outros ou todos os usuários uma determinada linguagem de valoração como critério básico para julgar o conflito.

Nas análises sobre conflitos socioambientais, averígua-se que estes são permeados por jogos de poder, representado pelo capital, principalmente político e econômico, e quanto

maior o capital, maior probabilidade de “ganho” na arena do conflito (VIÉGAS, 2009). Nesse aspecto, o Estado desponta como um ator privilegiado nas relações de poder²¹ e no entendimento e estabelecimento de verdades²², dentro dos mais diversos campos.

Raffestin (1993), debatendo o poder na geografia política, aponta que o Estado é a maior das organizações, mas não a única que age no controle e dominação do espaço concreto ou do espaço social²³. Outras organizações canalizam as funções; bloqueiam, isolam e dominam as disjunções; controlam, criando “um espaço de visibilidade no qual o poder vê, sem ser visto” (RAFFESTIN, 1993, p. 39).

O Estado tem papel crucial, ao expressar os interesses da classe dominante e lançar mão de políticas voltadas às classes subalternizadas. Mas, como abordado por Harvey (2004b), não se pode desconsiderar que o “dinheiro” e as finanças têm grande influência. Em realidade, os detentores do poder de investir tornaram-se importantes sujeitos na determinação das políticas econômicas, ambientais, urbanísticas, entre outras (ACSELRAD; BEZERRA, 2010). Esse poder, mascarado, se apresenta em um discurso ideológico que domina os valores a ponto de, frequentemente, a sociedade não suspeitar que é induzida a aceitar, sem questionamento, determinado conjunto de valores (MÉSZÁROS, 1989).

Nesse sentido, Viégas (2009) destaca que os conceitos, os programas, os planos, as avaliações e as análises técnicas, entre diversas outras formas de intervenção política, são instrumentos de percepção e expressão do mundo. O autor observa que, “se a disputa se dá no campo simbólico, os produtores de símbolos, legitimados e reconhecidos como tal, ocupam uma posição privilegiada já que detêm o discurso autorizado” (VIÉGAS, 2009, p. 151).

Não obstante, em um conflito socioambiental, o discurso autorizado entra em choque com os contradiscursos. Os atores sociais adentram em uma arena de disputa pela apropriação

²¹ O poder é aqui pensado como relacional; ele não existe em si mesmo, mas se exprime nas relações entre os atores sociais, conforme Foucault (2004).

²² Considera-se, aqui, que não há debates e conflitos sobre ‘a verdade’, mas sobre ‘qual verdade’. De acordo com Foucault (2004), cada grupo social ou cada coletividade constrói seu regime de verdade, ou seja, constrói os tipos de discurso que ela agrega para si, os mecanismos e as instâncias que permitem diferenciar enunciados entre verdadeiros e falsos, os modos de sancionar uns e outros, as técnicas e os procedimentos valorizados para a obtenção da verdade, o estatuto daqueles que têm o encargo de dizer o que funciona como verdadeiro.

²³ Raffestin (1993) destaca que é preciso diferenciar ‘Poder’ de ‘poder’. O primeiro refere-se ao conjunto de instituições e de aparelhos que garantem a sujeição dos cidadãos a um Estado, ou seja, refere-se à soberania do Estado, à forma da lei ou da unidade global de uma dominação. Nesse sentido, segundo expressa o referido autor, o ‘Poder’ se torna mais comum, marcante e habitual quando aparece envolto em sua dignidade de nome próprio; no entanto, afirmar que o ‘Poder’ é o Estado significa mascarar o ‘poder’. Esse ‘poder’ encontra-se, por vezes, nas mãos de agentes que não o Estado, como, por exemplo, o mercado, representado pelas grandes corporações, multi e transnacionais, ou outra das organizações atuantes, como igrejas, escolas, associações, entre outros. Essa visão vai ao encontro do que apregoa Foucault (2007) quando afirma que o poder está no discurso de diversos atores sociais, não apenas o Estado.

do espaço, com estratégias de legitimação do discurso, de enfrentamento e movimentos de resistência, em diferentes escalas, situação em que certos atores sociais detêm maior poder econômico e político e, portanto, maior capacidade de articulação e influência nas tomadas de decisão.

Quanto a isso, Viégas (2009) aponta que os discursos proferidos estão sempre relacionados à posição dos que os utilizam. Para proferir seus discursos, os envolvidos nos conflitos recorrem a diversas estratégias práticas e simbólicas, utilizando, inclusive, o apoio ou a validação do discurso autorizado (detentores de títulos acadêmicos, especialistas de prestígio, consultores ambientais, mandatários do Estado, entre outros). Esses discursos têm sido frequentemente mobilizados por formas dominantes de poder político-econômico para negar, questionar ou diminuir as contestações a respeito dos impactos ambientais (HARVEY, 1996b).

Sobre isso, Robbins (2012) aponta que, em tais disputas, determinados grupos prevalecem simplesmente por acessarem e mobilizarem poder para criar um consenso sobre a verdade. Ou seja, por meio do uso do poder, cria-se uma “verdade” a respeito de determinado local/ação/projeto.

Não obstante, quando os discursos são proferidos, são elaborados os contradiscursos, também respaldados por detentores de discurso autorizado. Os contradiscursos surgem quando o conflito se torna explícito. As vítimas nem sempre se constituem como sujeitos passivos, se organizando em movimentos, associações e redes (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2014), ambientalizando seus discursos, esboçando ações coletivas, seja questionando os padrões técnicos de apropriação do território e seus recursos, seja contestando a distribuição de poder sobre eles (ACSELRAD, 2010). É uma luta por reconhecimento, respeito e empoderamento (HARVEY, 1996b).

Cabe ressaltar a Licença Social para Operar (LSO), comumente presente no setor de mineração, mas também em outros setores potencialmente degradadores. Essa licença é um processo informal pelo qual os grandes empreendimentos passam, a fim de aumentar o “estoque de capital reputacional” (ACSELRAD, 2014), por meio de programas de responsabilidade social, medidas mitigatórias e compensatórias e, assim, ter apoio da população local (que, em realidade, se dá por meio de grupos de interesse).

Essas ações são possibilitadas pelo “vazio” deixado pelo Estado em setores como saúde e educação²⁴, possibilitando a atuação de agentes privados, que se estabelecem comprometendo-se a suprir as demandas sociais locais. Ressalta-se que, para além do apoio da população, a licença social é um mecanismo que neutraliza críticas ao empreendimento, inclusive porque em diversos deles há meios de “participação social” na fiscalização das atividades. Essa licença se faz importante para executivos, pelo fato de poder inibir ações que possam encerrar ou barrar um projeto, oriundos de mobilização social, da comunidade local ou ativistas ambientais (SANTIAGO, 2016).

Conforme exposto por Santiago (2016), o nível de apoio dependerá das expectativas da sociedade com relação à forma como a empresa conduz suas operações e, também, às medidas socioambientais que impactem positivamente a sociedade. Esses atores sociais – incluindo os geradores do conflito, os favoráveis, os contrários e toda rede de apoiadores – se posicionam e se dispõem diferentemente entre si, se articulam ou se opõem, em um movimento constante, ocupando ora um lugar, ora outro (NASCIMENTO, 2001), como um jogo de xadrez, onde peças do adversário são cooptadas.

De forma simplificada, Nascimento (2001) aponta as posições possíveis de um ator social dentro de um conflito. Nesse caso, são conflitos em geral: a) Promoção: quando os atores sociais envolvidos no conflito estão dispostos a se movimentar com todos os seus recursos para que haja um determinado desfecho; b) Apoio: quando têm uma posição favorável a determinada iniciativa ou desfecho, mas não estão dispostos a se jogar com todas as suas forças ou processos; c) Neutralidade: quando, por alguma razão, não têm ou não querem assumir posição favorável a qualquer dos lados em disputa; 4) Oposição: quando se colocam contra determinadas iniciativas ou desfecho do conflito, mas não estão dispostos a utilizar todos os seus recursos; e 5) Veto: quando utilizam todos os seus recursos possíveis para impedir que o conflito caminhe em um determinado sentido.

Tem-se, ainda, o que o autor denomina de mediadores e de observadores. Ambos estão à margem do conflito, o presenciam, sem necessariamente tomarem partido ou sem estarem diretamente envolvidos nele. Os mediadores têm papel de mediação do conflito, enquanto os observadores são indivíduos ou grupos envolvidos marginalmente em um conflito, sem interesse definido. Estes, em geral, são as vítimas do conflito.

²⁴ Acselrad (2014, p. 96) exemplifica o que a LSO representa: “conforme relata um executivo de grande mineradora multinacional na Amazônia: ‘- Antes os movimentos sociais nos criticavam dizendo que deixávamos na região apenas um buraco. Agora, é diferente, deixamos também uma escola ou um posto de saúde’”.

Há que se destacar que estão incluídos no grupo de atores sociais de promoção os responsáveis pelo conflito socioambiental, seja um empreendimento, seja o Estado, seja qualquer outro ator que se propõe a modificar o *status quo*. Cabe mencionar também que não fica claro em Nascimento (2001) se órgãos que cumprem papel técnico de licenciamento ambiental, por exemplo, seriam categorizados como atores sociais “neutros”, pois não há garantia de neutralidade no processo. Ademais, tais atores sociais não representam o papel de observadores ou mediadores.

A participação desses atores sociais vai sendo aprimorada, modificada, intensificada ou até mesmo atenuada conforme o conflito passe de uma etapa para outra. Quanto a isso, Little (2001) aponta cinco macroetapas para análise. A primeira é a confrontação, que pode ser de ordem política, econômica, física ou simbólica. A confrontação cria situações conflituosas que demandam atenção; portanto, o conflito latente se transforma em conflito explícito, tendo na confrontação tentativas de resolução. Depois, tem-se a repressão, tendo na ação policial ou militar sua expressão mais comum, assim como imposição estatal por meio de sanções ou multas. Tem-se também a manipulação política, processo que explicita que o uso de relações políticas clientelistas continua sendo um modo comum de fazer política. Para grupos sociais com pouco poder político ou econômico dentro de um conflito, a participação em formas clientelistas pode representar a melhor opção (LITTLE, 2001). Cabe mencionar que a manipulação política pode ser entendida também como cooptação de atores sociais envolvidos ou não no conflito socioambiental, de modo a angariar um aliado e agregar mais poder para um dos envolvidos na disputa.

O autor supracitado menciona ainda a negociação/mediação, que instala meios formais para seu tratamento, geralmente depois da utilização de outras formas. É comum que a mediação seja feita por uma pessoa ou um grupo externo ao conflito. Um dos aspectos positivos da negociação de conflitos socioambientais é a criação de espaços de cidadania fundamentados em ações conscientes e legais por todas as partes envolvidas, mas, por outro lado, se existem grandes assimetrias de poder entre os atores sociais, a negociação pode ter o efeito de sancionar uma imposição por parte dos grupos mais poderosos. Tem-se, também, o diálogo/cooperação, que é o tratamento que mais se aproxima da noção de resolução *stricto sensu* dos conflitos socioambientais. Não obstante, há o risco de um grupo se sacrificar em detrimento de outro. Entende-se que, nesse caso, ocorre um silenciamento dos afetados, que é feito, em boa parte, tendo como moeda de troca as ações compensatórias ou mitigatórias.

No constante movimento de atores sociais dentro da arena de conflito, há a tentativa de convencimento de outrem. Nascimento (2001) recorre à teoria dos jogos e destaca a trilogia “luta, jogo e debate”. Enquanto a luta visa à destruição ou à submissão do adversário, o jogo tem como objetivo vencê-lo sem destruí-lo. Por sua vez o debate – ação relevante para a presente pesquisa – possibilita que cada um dos participantes tente convencer o adversário ou ganhar os observadores ou a plateia com seu discurso e argumentos.

Nascimento (2001) afirma que os verdadeiros debates têm o objetivo mais de ganhar a simpatia dos que assistem a ele do que propriamente convencer o debatedor. Essa perspectiva tem grande importância para as análises feitas sobre o conflito socioambiental estudado, pois, ao analisar os argumentos, o discurso, faz-se necessário entender a quem se direciona e qual o objetivo da mensagem. O que se vê é que nem sempre visa-se ao convencimento do “adversário”, e o convencimento nem sempre vem acompanhado por um debate, mas reveste-se de outras estratégias, como a violência, a coerção e o próprio uso do *marketing*.

Pode ocorrer, também, a ausência de discurso por parte de certos grupos sociais, incluindo os próprios grupos afetados, indo ao encontro das categorias apontadas por Nascimento (2001). Nesse aspecto, há que se considerar a precariedade ou a falta de clareza das informações. Por exemplo, abordando os procedimentos de licenciamento ambiental de grandes empreendimentos, autores como Zhouri, Laschefski e Paiva (2014) e Abers (2016) ressaltam que as audiências públicas são, não raro, o único momento de consulta às comunidades afetadas. Configura-se como a única oportunidade não apenas de consulta, mas também de disseminação de alguma informação sobre o empreendimento que se pretende instalar.

A falta de transparência, de informação, de conhecimento e de acompanhamento dos projetos desde seu planejamento comprometem a qualidade da participação social nas decisões (ZHOURI, 2008; RIBEIRO, 2008). Remete-se, aqui, à análise de Raffestin (1993) sobre a relação íntima entre poder e manipulação dos fluxos que atravessam e desconectam a relação, o saber, a energia e a informação. Segundo esse autor, a energia pode ser transformada em informação, portanto, em saber; a informação, por sua vez, permite a liberação de energia, portanto, de força. Com isso, a falta de acesso à informação impossibilita a obtenção de força. Essa condição amplia a possibilidade de uma porcentagem considerável da população não ter posição de protagonismo frente a dadas circunstâncias,

como em um processo de instalação de uma obra potencialmente poluidora ou que irá transformar a dinâmica social local.

No entanto, é necessário destacar que a não participação de grupos sociais pode estar relacionada a outros fatores para além da falta de informação ou conhecimento. É possível que ela tenha outras motivações, como a coerção, o medo ou o próprio desinteresse em participar dos espaços formais de discussão (inclusive por não se sentirem ouvidos ou porque a linguagem utilizada nesses espaços não compreende seu modo de vida e de valoração da natureza).

Nesse processo, a detenção de poder faz-se mister para a população local, para ser capaz de controlar seu próprio ambiente, com possibilidade de evitar se tornar objeto da vontade impostas por agentes externos ou dos imperativos de forças estruturais expansionistas (RIBEIRO, 2008). Nuñez (2009) expõe que a probabilidade de ganhos para os grupos sociais locais em um processo de disputa, como ocorre nos conflitos socioambientais, é maior quando sujeitos políticos locais se mantêm próximos aos instrumentos simbólicos de poder.

A existência de aliados poderosos (detentores de poder simbólico, econômico, cultural, entre outros), pode promover maior acesso às informações e incentivar a contestação por parte dos afetados. Tais aliados, por vezes, constituem redes entre atores estatais, entidades comunitárias e organizações nacionais e internacionais, conforme constatado por Abers (2016). No entanto, entende-se que aliados dotados de poder podem também interferir na autonomia e na autodeterminação dessas populações, uma vez que podem atuar de forma a induzir posicionamentos e ações que lhe convenham. Outra consideração da autora supracitada refere-se ao fato de a mera existência de instituições participativas formais não garantir a organização popular para delas participarem e nem mesmo exigir compensações. Portanto, o discurso precisa ser proferido em espaços formais e informais de discussão.

6. METODOLOGIA DE PESQUISA

Pesquisas que valorizam o discurso vão do dito ao não-dito, num movimento permanente entre o manifesto e o oculto, num afastamento dos sentidos imediatos para a identificação de sentidos contextualizados (Roque Moraes e Maria do Carmo Galiazzi, 2007).

6.1. OPERACIONALIZAÇÃO DA PESQUISA

A presente pesquisa foi desenvolvida inserida no método qualitativo, uma vez que se preocupou com os significados e não com a quantificação dos dados a serem coletados. Ademais, possui caráter exploratório, por dizer respeito a uma pesquisa que busca explorar e desenvolver conceitos e ideias, buscando proporcionar uma visão mais ampla e, ao mesmo tempo, mais aproximada da problemática de pesquisa; e descritivo, por se propor a descrever as características de populações ou fenômenos estudados e estabelecer relações entre opiniões, atitudes, entre outras variáveis (GIL, 2008).

Tendo como base a problemática, o objetivo geral é analisar como o turismo tem sido²⁵ acionado no discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental decorrente da territorialização industrial-portuária em Pontal do Paraná (PR). Para responder tal objetivo, foram delineados objetivos específicos, que se apresentam abaixo (QUADRO 1).

²⁵ Cabe ressaltar que o uso do verbo no pretérito perfeito composto é motivado pelo fato de a pesquisa ter sido desenvolvida durante o transcorrer do conflito socioambiental. Embora alguns fatos tenham ocorrido antes mesmo do início da pesquisa, o conflito socioambiental não teve resolução até o término da presente tese doutoral. Além disso, novos documentos e estratégias discursivas foram produzidos até a finalização do presente estudo.

QUADRO 1- OBJETIVO GERAL E OBJETIVOS ESPECÍFICOS

OBJETIVO GERAL				
Analisar como o turismo tem sido acionado no discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental decorrente da territorialização industrial-portuária em Pontal do Paraná (PR)				
MACRO ABORDAGENS	USOS DO TERRITÓRIO	ATORES SOCIAIS	CONFLITO SOCIOAMBIENTAL	TURISMO
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Identificar o histórico dos usos industrial-portuário e turístico, bem como o panorama atual dentro do recorte espacial da pesquisa.	Identificar os atores sociais, seu posicionamento, seus interesses e estratégias usadas na arena do conflito socioambiental.	Descrever a genealogia do conflito socioambiental, identificando fatores que compõem a arena de disputa.	Avaliar qual é o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental a respeito do turismo em Pontal do Paraná e Ilha do Mel, com e sem a implantação da Faixa de Infraestrutura e complexo industrial-portuário; Categorizar o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental, incluindo o uso do turismo como dimensão do discurso argumento.
ESTRATÉGIA DE COLETA DE DADOS	Levantamento bibliográfico; Pesquisa documental	Observação não participante; Pesquisa documental; Entrevistas	Levantamento bibliográfico; Pesquisa documental; Entrevistas	Pesquisa documental; Entrevistas

Fonte: Elaboração própria

A pesquisa foi desenvolvida em duas fases, sendo a primeira uma etapa de revisão bibliográfica, com vista a aprofundar o debate a respeito dos conceitos e temáticas-chave para entendimento da realidade e da região analisada. Essa revisão resultou em capítulos teórico-analíticos que embasaram a coleta e a análise dos dados. A segunda etapa da pesquisa, por sua vez, diz respeito à pesquisa de campo, na qual se buscou aprofundar em uma realidade específica (GIL, 2008), que, no caso deste estudo, tem como centro o conflito socioambiental relacionado ao complexo industrial-portuário em Pontal do Paraná.

Essa etapa contou com algumas estratégias: a) coleta de materiais e documentos escritos, leitura integral, separação de extratos significativos à pesquisa²⁶; b) coleta de vídeos, seguida de sua transcrição; e c) entrevista e conversas informais com atores sociais envolvidos no conflito socioambiental, seguida da transcrição literal. Os textos escritos dizem respeito a materiais produzidos *a priori* ou no decorrer da pesquisa por atores sociais envolvidos no conflito socioambiental. Trata-se de uma análise documental, uma vez que os documentos não servem apenas como fonte de dados, mas passaram por uma análise – que, no caso da presente tese, foi parcial, com recortes referentes aos temas pertinentes ao objetivo geral.

Compõem o *corpus* de análise: a) materiais técnicos (como estudos e pareceres técnicos), documentos elaborados para autoridades (cartas e indicações), documentos legais (planos, decretos); b) transcrições de debates em espaços formais (atas e memórias de audiências, reuniões, entre outros); e c) materiais informais (artigos de opinião, notas públicas, publicações em redes sociais, entre outros). O Quadro 2 apresenta o nome desses documentos, o nome do autor, a que ator social é atribuído o argumento analisado e a data de publicação do material.

Cabe mencionar que a terceira coluna, referente ao argumento, se faz importante pelo fato de haver documentos que são de autoria de um ator social, mas contêm argumentos de outros, como são exemplos os documentos redigidos no decorrer do processo de elaboração do Plano para o Desenvolvimento Sustentável do litoral do Paraná (PDS Litoral). Nesse caso, há documentos em que foram retirados elementos do discurso do PDS Litoral, mas em outros foram coletados argumentos de atores sociais que participaram das reuniões ou audiências públicas. Em relação aos argumentos identificados como “próprio (indivíduo)”, estes foram coletados de textos em que a autoria é de um sujeito específico, que compõe uma entidade entendida como ator social na presente pesquisa. Este é o caso dos artigos de opinião publicados no jornal *Gazeta do Povo*.

²⁶ Os extratos significativos dizem respeito às macrotemáticas (categorias) definidas *a priori*. No entanto, foram excluídos os trechos que apenas reproduziam-se dados técnicos, comuns na temática do turismo, como estatísticas oficiais de turismo.

QUADRO 2 - CORPUS DE ANÁLISE - TEXTOS ESCRITOS

(Continua)

TÍTULO DO DOCUMENTO	AUTOR	ARGUMENTO	DATA
Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de Pontal do Paraná 2004	Pref. Mun. Pontal do Paraná	Próprio	2004
Processo nº 02001.007335/2005-97	MPPR	Diversos	2005
Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (Rima) Porto Pontal	Porto Pontal	Próprio	2007
PDDI de Pontal do Paraná 2007	Pref. Mun. Pontal do Paraná	Próprio	2007
Pedido de complementação do EIA-Rima no que se refere aos aspectos sócio-econômicos	Academia/Coletivo Viva Pontal	Próprio	10/10/2008
Decreto Estadual nº 2.647/2011	Estado do Paraná	Próprio	14/09/2011
Ata 61ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense (Colit)	Estado do Paraná	Próprio	09/12/2011
Lei Complementar nº 9/2014	Pref. Mun. Pontal do Paraná	Próprio	20/10/2014
Ata da Reunião Ordinária S. n.	Colit	Diversos	20/09/2015
Ata 2ª Reunião Extraordinário Colit	Colit	Diversos	25/11/2015
Termo de Referência (TR) - Elaboração do PDS Litoral	Banco Mundial/Gov. Estado do Paraná	Próprio	01/07/2016
Artigo de opinião “O risco ambiental da expansão de áreas portuárias no Litoral”, <i>Gazeta do Povo</i>	SPVS	Próprio (indivíduo)	30/07/2016
Eia-Rima Faixa de Infraestrutura	Estado	Próprio	10/2016
Artigo de opinião “O trágico destino da Ilha do Mel”, <i>Gazeta do Povo</i>	Observatório de Conservação Costeira do Paraná (OC2)	Próprio (indivíduo)	07/10/2016
Autos do Procedimento Administrativo nº MPPR-0046.15.040838-6	MPPR	Próprio/Diversos	2016
Ata 68ª Reunião Ordinária Colit	Colit	Diversos	20/12/2016
Pelt 2035	Fórum Permanente Futuro 10 Paraná (F10P)	Próprio	2016
ZEE Litoral do Paraná	Estado/ Instituto de Terra, Cartografia e Geologia do Paraná (ITCG)	Próprio	2016
Decreto Municipal nº 5.980/2017	Pref. Mun. Pontal do Paraná	Próprio	19/01/2017
Anexo a que se refere o Decreto nº 5.980/2017	Estado Do Paraná	Próprio	23/01/2017
Artigo de opinião “Faixa de Infraestrutura já!”, <i>Gazeta do Povo</i>	Sec. Mun. Planejamento e de Recursos Naturais de Pontal do Paraná	Próprio (indivíduo)	06/02/2017
Artigo de opinião “Um Cavalo de Troia para Pontal do Paraná”, <i>Gazeta do Povo</i>	OC2	Próprio (indivíduo)	22/02/2017
Estudo do Componente Indígena (ECI) Faixa de Infraestrutura	Governo do Estado/ Biodinâmica	Próprio	02/2017
Artigo de opinião “O futuro de Pontal”, <i>Gazeta do Povo</i>	Associação Comercial e Industrial de Pontal do Paraná (Aciapar)	Próprio (indivíduo)	05/06/2017
Ata 71ª Reunião Ordinária Colit	Colit	Diversos	20/11/2017
Artigo de opinião “Nova Estrada Em Pontal pode ser o início da destruição do litoral Paranaense”, <i>Gazeta do Povo</i>	OJC	Próprio (indivíduo)	22/11/2017

(Continua)

Eixo de Pontal: utilidade pública para quem?	Academia; OJC; SPVS	Próprio (indivíduos)	30/11/2017
Ata Reunião com a Secretaria de Estado do Planejamento (Seplan), Consórcio, Programa de Cidades do Pacto Global da ONU, UFPR e OC2	Ministério Público do Estado do Paraná (MPPR)	Diversos	29/01/2018
Relatoria da Reunião - Plenária e Reuniões Temáticas - Plenária Geral	PDS	Diversos	30/01/2018
Relatoria da Reunião Temática 4: Seec	PDS	Paraná Turismo	31/01/2018
Relatoria da Reunião Temática 8: Seil	PDS	Sec. de Estado de Infraestrutura e Logística (Seil)	31/01/2018
Comunicado Porto Pontal – Rede Social	Porto Pontal	Próprio	05/02/2018
Artigo de opinião “Por que aprovar empreendimentos de impacto negativo no Litoral?” <i>Gazeta do Povo</i>	OC2	Próprio (indivíduo)	22/02/2018
Relatoria da Reunião com a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná	PDS	Prefeitura Municipal	01/03/2018
Comunicado Conjunto das Universidades Sobre a Criação de Complexo Portuário em Pontal do Paraná	UFPR; UTFPR; PUC-PR; Universidade Positivo	Próprio	05/03/2018
Reunião com a UFPR e Centro de Estudos do Mar (CEM)/UFPR	PDS	UFPR	05/03/2018
Ata Reunião entre Moradores da Ilha Do Mel e ONGs	PDS	Diversos	14/03/2018
Parecer Técnico Sobre o Licenciamento Ambiental da Faixa de Infraestrutura no Município de Pontal do Paraná	UFPR	Próprio	04/04/2018
Artigo de opinião “Uma faixa de desenvolvimento”, <i>Gazeta do Povo</i>	Ex-Secretário Seil	Próprio (indivíduo)	10/04/2018
Artigo de opinião “Que futuro queremos para Pontal do Paraná”, <i>Gazeta do Povo</i>	SVPS e OJC	Próprio (indivíduos)	10/04/2018
Ata da Oficina Complementar de Engajamento PDS (Morretes)	PDS	SPVS	17/04/2018
Ata da 1ª Oficina de Engajamento PDS (Matinhos)	PDS	Diversos	18/04/2018
Ata da 1ª Oficina de Engajamento PDS (Guaratuba)	PDS	Diversos	18/04/2018
Ata da 1ª Oficina de Engajamento PDS (Pontal Do Paraná)	PDS	Diversos	18/04/2018
Publicação <i>Facebook</i>	Porto Pontal	Próprio	11/05/2018
Apresentação Porto Pontal	Porto Pontal	Próprio	23/05/2018
Ata 7ª Reunião Extraordinária Colit	Colit	Diversos	11/06/2018
Ata da Audiência Pública de Engajamento PDS (Pontal do Paraná)	PDS	Diversos	14/06/2018
Carta em apoio ao investimento no setor portuário	G7	Próprio	23/06/2018
Artigo de opinião “Desmatamento em Pontal do Paraná traz prejuízos incalculáveis”, <i>Gazeta do Povo</i>	OC2	Próprio (indivíduos)	05/07/2018

(conclusão)			
Artigo de opinião “Pontal do Paraná quer escrever sua própria história”, <i>Gazeta do Povo</i>	Sec. Mun. Planejamento e Recursos Naturais de Pontal do Paraná	Próprio (indivíduo)	02/08/2018
Carta de Matinhos	UFPR	Próprio	16/08/2018
Relatório de Contextualização Consolidado (Ra 02) Vol. 1 Parte 1 e 2; Vol. 3; Vol. 4; Vol. 5	PDS	Próprio, com base nos levantamentos	10/12/2018
Diagnóstico PDS - 5 Relatório de Contextualização Consolidado (Ra 02) Volume 0—Diagnóstico	PDS	Próprio, com base nos levantamentos	10/12/2018
Descrição página <i>Salve a Ilha do Mel</i>	Salve a Ilha do Mel	Próprio	2018-
Página eletrônica Campanha <i>Salve a Ilha do Mel</i>	Salve a Ilha do Mel	Próprio	2018
Postagens <i>Instagram</i> Observatório de Justiça e Conservação (OJC)	OJC	Próprio	2018-2019
Carta Agradecimento, posicionamento e pedido de extinção do Colit – Conselho de Desenvolvimento do Litoral	Federação das Empresas de Hospedagem, Gastronomia, Entretenimento e Similares do Estado do Paraná (Feturismo)	Próprio	19/01/2019
Indicação nº 01/2019	Câmara Mun. Pontal do Paraná	Próprio	19/02/2019
Relatório de Contextualização Final Audiências Públicas de Contextualização	PDS	Diversos	09/03/2019
Campanha financiamento coletivo ciclorodovia	OJC	Próprio	2019
Postagens <i>Instagram</i> <i>Salve a Ilha do Mel</i>	Salve a Ilha do Mel	Próprio	2019
PDS Litoral 2035	PDS Litoral	Próprio	2019
Página eletrônica <i>Salve Pontal e a Ilha</i>	Fórum de Defesa de Pontal do Paraná e Ilha do Mel	Próprio	2020
Jornal Justiça & Conservação – 1ª edição	OJC	Próprio/diversos	2020
Análise dos impactos sociais, culturais e econômicos da instalação do Empreendimento Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP.	MPPR - Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça e Proteção aos Direitos Humanos (CaopJDH)	Próprio	201-

Fonte: Organizado pela autora

Já os textos falados dizem respeito a quatro tipos de materiais: as falas dos atores sociais em eventos públicos; entrevistas concedidas a programas televisivos; vídeos criados pelos atores sociais; e entrevistas semiestruturadas. Assim, fazem parte do *corpus* da pesquisa tanto documentos *a priori* quanto documentos criados no decorrer da pesquisa de campo. Abaixo, podem ser visualizados os documentos, com informação sobre duração do vídeo, autor, o ator social a que se atribui o argumento analisado e a data do documento.

QUADRO 3 - *CORPUS* DE ANÁLISE - TEXTOS FALADOS

DOCUMENTO	AUTOR	ARGUMENTO	DATA
Vídeo “Pontal do Paraná - a estrada para o futuro”	Aciapar	Próprio	11/08/2013
Documentário “Aciapar 2015”	Aciapar	Próprio	05/08/2015
Audiência Pública – Faixa Infraestrutura	Estado/ Engemin	Diversos + Próprio	17/05/2017
Vídeo “Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná”	Estado/ Engemin	Próprio	17/05/2017
Vídeo “Governo do Paraná violenta processo democrático para aprovar obra no litoral do Paraná”	Salve a Ilha do Mel	Próprio	07/02/2018
Entrevista com presidente do Porto Pontal, Patrício Júnior, programa Band Entrevista	Band – com Porto Pontal	Próprio (indivíduo)	17/02/2018
Aula Pública Salve a Ilha do Mel	Salve a Ilha do Mel	Diversos + Próprio	25/05/2018
Entrevista João Carlos Ribeiro – Programa Band Entrevista	Band – com Porto Pontal	Próprio (indivíduo)	23/06/2018
II Fórum de Desenvolvimento Territorial Sustentável: o Plano de Desenvolvimento Sustentável Litoral em Debate	UFPR Litoral	Diversos	16/08/2018

Fonte: Organizado pela autora

As entrevistas realizadas caracterizam-se como semiestruturadas, tendo como instrumento de coleta de dados um roteiro de entrevista, com perguntas orientadoras. As entrevistas foram realizadas com atores-chave inseridos na arena do conflito. Não obstante, no decorrer da pesquisa de campo, outros atores sociais não elencados inicialmente foram indicados pelos entrevistados e agregados à pesquisa.

Outros foram excluídos porque foi averiguado, no transcorrer da pesquisa de campo, organizações desativadas ou a negativa para a entrevista. São atores sociais que se fazem importante para a conjuntura local e atual de Pontal do Paraná e toda região inserida na pesquisa foram contatados. Em alguns casos, houve predisposição em participar da entrevista; no entanto, em um segundo momento, ocorreu omissão dos contatos realizados (IAP, DER, Associação de Barqueiros do Litoral Norte do Paraná - Abaline).

Houve ainda os que não aceitaram participar por não ter posicionamento formal (Associação dos Nativos da Ilha do Mel - Animpo) ou não poder se posicionar (Funai Coordenação Técnica Regional, IAP-Escritório Regional Paranaguá), além daqueles que participaram sem emitir opinião quanto ao conflito socioambiental (APPA).

Cabe salientar que o número de entrevista não melhora, necessariamente, os dados obtidos. Isso porque, como explica Gaskell (2008), embora as experiências possam parecer únicas ao indivíduo, as representações são construídas coletivamente, são resultados de

processos sociais. A finalidade real da pesquisa qualitativa não é contar opiniões ou pessoas, mas explorar o espectro de opiniões, as diferentes representações sobre o assunto em questão.

O objetivo é maximizar a oportunidade de compreender diferentes posições dos membros do meio social estudado, nesse caso, dos atores sociais inseridos na arena do conflito. Nesse sentido, destaca-se que foi aplicada uma entrevista teste, no dia 01 de dezembro de 2018, para validação das perguntas-chave, a fim de observar se tais perguntas proporcionariam os dados suficientes para a análise de dados. Após a entrevista e transcrição, as perguntas foram reelaboradas. O roteiro de entrevista encontra-se em anexo. Assim, foram selecionados os atores sociais para a realização das entrevistas explicitados no Quadro 4. As entrevistas foram realizadas entre dezembro de 2018 a junho de 2019 e ocorreram nos municípios de Curitiba, Matinhos, Pontal do Paraná e Paranaguá (continente e Ilha do Mel).

QUADRO 4 – ENTREVISTADOS E SETOR REPRESENTATIVO

ENTREVISTADOS	SETOR
Diretor-Executivo da Agência de Desenvolvimento do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná (Adetur Litoral)	Entidade privada sem fins lucrativo/trade turístico
Presidente da Aciapar	Entidade representativa de classe municipal
Presidente da Associação dos Moradores de Pontal do Paraná (AMPP)	Organização social
Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep-PR) /G7/ F10P	Entidades representativas de classe estadual
Membro do Movimento Salve a Ilha do Mel	Organização social
Diretor do OJC	Terceiro setor
Coordenadora Executiva do OC2	Terceiro setor
Membro da Mater Natura	Terceiro setor
Diretor do Porto Pontal	Setor privado
Técnico da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Paranaguá	Poder público
Secretário Municipal de Desenvolvimento e turismóloga do Departamento de Turismo de Pontal do Paraná	Poder público
Técnico da Paraná Turismo	Poder público
Diretor-Executivo da SPVS	Terceiro Setor
Diretor-Executivo da Associação MarBrasil	Terceiro Setor
Docente da UFPR Setor Litoral, parte do Movimento Viva Pontal	Poder público/
Docente do CEM/UFPR, conselheiro do Colit	Poder público
Presidente da Associação Comunitária de Pescadores e Aquicultores de Pontal do Sul (ApapSul)	Organização social
Autor/Responsável pelo projeto Faixa de Infraestrutura	Poder público
Morador de Pontal do Sul/Historiador	Sociedade civil
Liderança local Vila de Encantadas/Ilha do Mel	Sociedade/setor privado
Empresário do turismo Nova Brasília/Ilhado Mel	Sociedade/setor privado
Articulador Regional do PDS Litoral	Consórcio/financiamento público
Representante da Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel	Sociedade civil

Fonte: Elaboração própria

Foram realizadas conversas informais com o MPPR, com o Diretor de Meio Ambiente da APPA, com o Presidente do Sindicato de Estivadores de Paranaguá e Pontal do Paraná (Sindestiva), com moradora e empresária local Nova Brasília, com morador e empresário local Nova Brasília, com a Animpo e com vendedores ambulantes de Pontal do Paraná. Cabe destacar que foram identificados, na arena de disputa, atores sociais centrais e atores sociais secundários, estes sem uma atuação de grande destaque na arena do conflito no que se refere a ações favoráveis ou contrárias ao complexo industrial-portuário ou à disseminação de informação e manifestos. No entanto, são atores sociais importantes no contexto estudado.

A seleção para a entrevista teve como critério a identificação dos atores-chave inseridos na arena do conflito e outros que têm papel importante no contexto estudado. Essa seleção se deu a partir do contato inicial com o conflito, por meio de uma pesquisa preliminar que ocorreu no ano de 2018. A pesquisadora realizou observação em um evento denominado “Café com conversa”, na comunidade de Encantadas, na Ilha do Mel, promovido pelo OJC em 14 de março de 2018. Também ocorreu a participação em aula pública “Salve a Ilha do Mel”, realizada em Curitiba, no dia 25 de abril 2018, com participação de diversos estudiosos e membros de organizações como universidades, MPPR, organizações do terceiro setor, Porto Pontal, artistas, além de membros das comunidades do Maciel e da Ilha do Mel.

Ademais, também foi assistida à palestra “Ameaças para a biodiversidade do litoral paranaense”, no dia 19 de junho de 2018, organizada pelo Grupo de Estudos de Biologia e Ecologia de Animais Selvagens (UFPR), com enfoque na implantação do complexo portuário em Pontal do Paraná e seus efeitos na região. Palestraram membros de organizações do terceiro setor e da academia. Como pesquisa preliminar, participou-se do “II Fórum de Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná: o Plano de Desenvolvimento Sustentável Litoral em Debate”, que ocorreu em Matinhos, no dia 16 de agosto de 2018, organizado pela UFPR Setor Litoral. O evento teve por objetivo a discussão e aprofundamento do debate em relação à criação do PDS Litoral²⁷. Esses eventos foram essenciais para a identificação dos diferentes posicionamentos e atores envolvidos no conflito, bem como para verificar, de forma preliminar, que o turismo é acionado nos debates a fim de validar os argumentos favoráveis ou contrários à implantação do complexo industrial-portuário.

²⁷ Com exceção da palestra “Ameaças para a biodiversidade do litoral paranaense”, os demais eventos, em suas formas de registro, fazem parte do *corpus* da pesquisa.

Após o início da pesquisa de campo, houve participação, como ouvinte, na “Oficina de construção de cenários e visão do futuro”, em Pontal do Paraná, no dia 22 de fevereiro de 2019, e na “Conferência Regional do PDS Litoral”, em Paranaguá, no dia 14 de novembro de 2019. Esses eventos foram parte do processo de construção do PDS Litoral e se fez importante para a compreensão do fenômeno estudado na tese doutoral e, também, no âmbito do projeto.

6.2. ANÁLISE DOS DADOS: ANÁLISE TEXTUAL DISCURSIVA

A análise dos dados, no que se refere tanto aos textos escritos quanto aos textos falados, se deu por meio da ATD, apresentada por Moraes e Galiazzi (2007). Essa proposta metodológica é realizada por meio de um ciclo de análise auto-organizado, composto de elementos racionalizados, semiplanejados, de onde emergem novas compreensões.

Para iniciar o processo de análise, faz-se necessário a formação de um *corpus*, constituído de produções textuais, que podem ser tanto documentos já existentes quanto materiais produzidos durante a pesquisa. A partir da seleção do *corpus*, o ciclo de análise se realiza em três momentos: desmontagem do texto, estabelecimento de relações e captação do novo emergente (MORAES; GALIAZZI, 2007).

Na desmontagem do texto, também denominada fase de unitarização, os textos que compõem o *corpus* de análise foram analisados minuciosamente e fragmentados em unidades constituintes. Segundo os autores supracitados, as unidades de significado podem ser definidas em função de critérios pragmáticos ou semânticos. Sua definição pode ser *a priori* ou como categorias emergentes da análise. No caso da presente pesquisa, havia categorias pré-estabelecidas, conforme os objetivos específicos.

O estabelecimento de relações também se denomina ‘categorização’ e envolve a construção de relações entre as unidades, combinando-as e classificando-as, formando conjuntos de elementos próximos, resultando em sistemas de categorias. As categorias podem ser criadas por intermédio de diferentes métodos: dedutivo, indutivo e intuitivo. No caso da presente pesquisa, foi utilizado o método dedutivo, uma vez que as categorias foram criadas *a priori*, tendo como base o referencial teórico e os objetivos específicos.

Para a pesquisa, o discurso de cada ator social foi retirado dos materiais analisados (textos escritos ou textos falados/transcritos) e inseridos em um único documento. Criou-se,

portanto, um documento para cada ator social analisado. Esses documentos foram estratificados em relação aos macrotemas: a) Porto Pontal/Complexo industrial-portuário; b) Faixa de Infraestrutura/PR-809/PR-412; c) Turismo (perspectivas sobre o turismo; relação com a Faixa de Infraestrutura/PR-412; relação com o complexo industrial-portuário/Porto Pontal); d) Desenvolvimento; e) Participação social no processo; e f) Menção a outros atores sociais. A partir disso, foram criados metatextos relativos a cada ator social e a cada categoria.

Após isso, deu-se início à fase do “captar o novo emergente”, que diz respeito à possibilidade, a partir das etapas anteriores, de emergência de uma compreensão renovada do todo, possibilitando a construção de um metatexto, que comunica e valida esse novo emergente. Nessa etapa, é necessário realizar dois procedimentos: a descrição e a interpretação. A primeira diz respeito à descrição das categorias e subcategorias (MORAES; GALIAZZI, 2007). No caso da presente pesquisa, a descrição dos dados foi baseada em quatro categorias, que se evidenciaram como os mais relevantes: a) Posicionamento dos atores sociais em relação ao Porto Pontal/Complexo industrial-portuário; b) Posicionamento dos atores sociais em relação ao novo acesso rodoviário/Faixa de Infraestrutura; c) Posicionamento dos atores sociais em relação ao turismo; e d) Posicionamento dos atores sociais em relação ao desenvolvimento. Esses metatextos não constam na tese, mas foram utilizados como base para a descrição e análise dos dados.

O procedimento de interpretação, por sua vez, tem como objetivo apresentar os novos sentidos e compreensões mais aprofundadas, com base no referencial teórico escolhido, ou mesmo os mais representativos, selecionados a partir das análises (MORAES; GALIAZZI, 2007). Destarte, construiu-se o capítulo de análise dos dados, tendo cinco categorias (de discurso) e, inserida em cada uma, as dimensões dos discursos.

Cabe ressaltar que esta pesquisa se pauta na ideia de que toda leitura de um conjunto de textos já é uma interpretação, e que não existe uma leitura única e objetiva (MORAES; GALIAZZI, 2007). Um mesmo texto pode suscitar uma leitura do manifesto e do explícito, como também do latente e do implícito, embora este dependa de uma interpretação mais exigente.

Além disso, o aprofundamento das leituras, saindo do manifesto e adentrando ao latente, também requer um deslocamento de uma leitura representacional para uma leitura instrumental. Conforme Moraes e Galiazzi (2007, p. 61), “a passagem do representacional ao

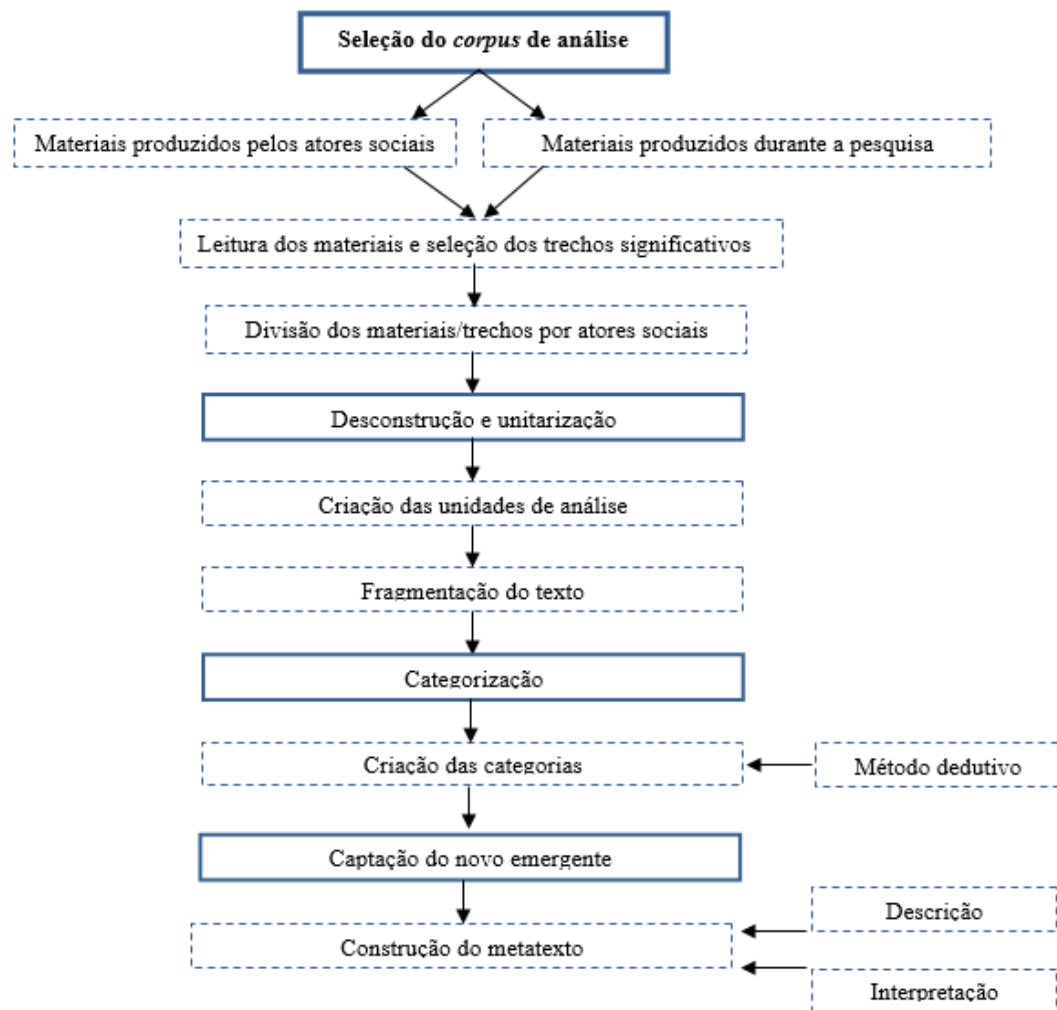
instrumental constitui um movimento que vai da procura do ‘o quê?’ para o ‘com que finalidade?’”.

No entanto, essas duas possibilidades de leitura dependem das interpretações que os leitores fazem a partir de seus conhecimentos e teorias, dos discursos em que se inserem, conforme destacam os autores supracitados. Assim, o referencial teórico utilizado na construção da pesquisa, as bases ideológicas, a visão de mundo do pesquisador interfere na constituição do metatexto, uma vez que a interpretação é regida por essa bagagem, que, no caso da presente pesquisa, respalda-se na teoria da ecologia política. Também interferiu para a compreensão dos sentidos latentes a observação em campo, por meio de participação em eventos, leitura de outros materiais que não compõem o *corpus*, conversas informais com diversos atores sociais que também não foram incorporadas ao *corpus*, mas que possibilitaram compreensão integrada do conflito socioambiental analisado.

Toda leitura é feita a partir de alguma perspectiva teórica, seja esta consciente ou não.

É impossível ver sem teoria; é impossível ler e interpretar sem ela. Diferentes teorias possibilitam os diferentes sentidos de um texto. Como as próprias teorias podem sempre modificar-se, um mesmo texto sempre pode dar origem a novos sentidos (MORAES; GALIAZZI, 2007, p. 15).

Com base nisso, apresenta-se abaixo um diagrama que sintetiza as etapas de análise textual descritiva (FIGURA 2).

FIGURA 2 - ETAPAS ORGANIZAÇÃO DO *CORPUS*, COM BASE NA ATD

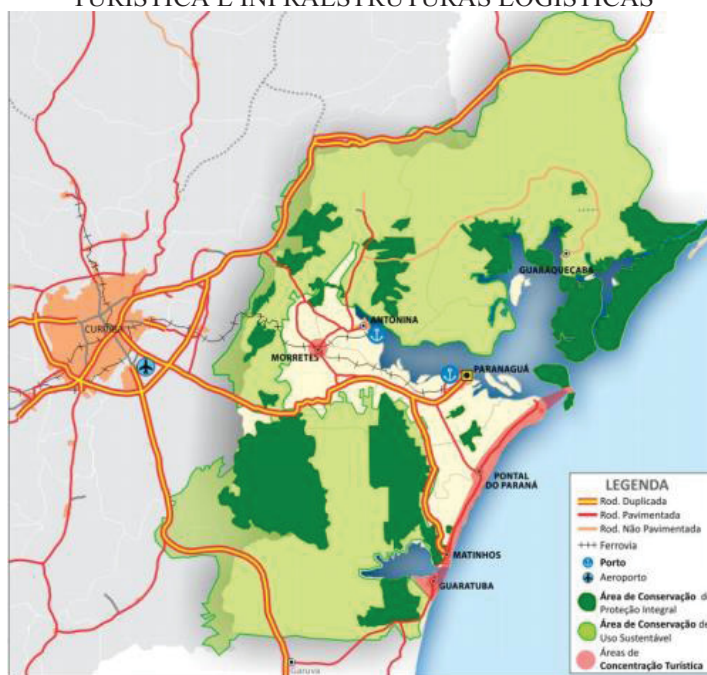
Fonte: Elaboração própria, baseada em Moraes e Galiuzzi (2007)

7. ANTECEDENTES DO TEMA: USOS DA ZONA COSTEIRA DO PARANÁ PÓS-SÉCULO XX

O mar é um excelente companheiro, vamos dizer assim, que temos que abraçar e conservar, mas nas nossas costas, quando olhamos para o mar, tem pessoas que passam dificuldades e que precisam, sim, de uma renda que aporte qualidade territorial respeitando toda essa diversidade (Valdir Frigo Denardin, 2018²⁸).

O litoral paranaense é composto por sete municípios, sendo, ao norte, Guaraqueçaba, Paranaguá, Antonina, Morretes, Pontal do Paraná, Matinhos e, mais ao sul, Guaratuba (FIGURA 3).

FIGURA 3 – LITORAL PARANAENSE E LOCALIZAÇÃO DAS UCS, ZONAS DE CONCENTRAÇÃO TURÍSTICA E INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS



Fonte: Paraná e The World Bank (2016, p. 305)²⁹

O ZEE Litoral classifica esses municípios conforme suas “funções” principais (CUNICO, 2016), ou o que poderiam ser denominados de macrouso, que se destacam na dinâmica socioeconômica da região. Esses macrouso são: portuário, sendo o destaque principal para Paranaguá, com Antonina atuando marginalmente; usos turísticos, nos

²⁸ Fala no “II Fórum de Desenvolvimento Territorial Sustentável: o Plano de Desenvolvimento Sustentável Litoral em Debate”.

²⁹ O referido mapa encontra-se desatualizado; no entanto, é interessante por indicar as áreas de concentração turística.

municípios balneários de Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, que recebem a maior parte dos visitantes anuais, seguido dos municípios de expressiva oferta histórico-cultural e ecológico (Morretes, Antonina, Guaraqueçaba); e “usos” de preservação, que abarca todos os municípios, Guaraqueçaba de forma mais expressiva, por ter a totalidade de sua área geográfica sob algum regime de conservação instituído legalmente (CUNICO, 2016). Pierri *et al.* (2006) citam ainda o uso pesqueiro. Também outros usos são verificados na região, como os tradicionais (pesca, agricultura de subsistência) e outros, como a agricultura e pecuária extensiva (criação e búfalos e produção de palmito pupunha, em Guaraqueçaba; produção de arroz, em Matinhos; produção de banana, em Morretes e Guaratuba; entre outros).

Conforme o ZEE, o turismo, a preservação ambiental e o setor portuário geram um conjunto de outros serviços indispensáveis à economia da região, sendo responsáveis pelo maior número de empregos, tanto em âmbito regional quanto em cada município específico. Essa tríade, seja de forma isolada, seja na relação entre eles, gera impactos positivos e negativos sobre os usuários, bem como conflitos socioambientais. Não obstante, a economia do litoral paranaense é fundamentalmente uma economia de serviços pautada nos setores portuário ou turístico. O primeiro tem caráter permanente, enquanto o segundo é altamente concentrado nos meses de verão (CUNICO, 2016).

7.1. A PERIFERIA DO PRAZER: A GÊNESE DA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DE PONTAL DO PARANÁ

Durante toda a primeira metade do século XX, o turismo no Brasil se resumia praticamente às temporadas de veraneio em segundas residências ou casas alugadas, em locais próximos aos grandes centros urbanos (ALBAN, 2006). No litoral do Paraná não foi diferente. A ocupação dessa região para fins recreativos e de lazer teve início na década de 1920³⁰, após o final da I Guerra Mundial e a retomada de certa estabilidade econômica, quando se vivenciou a democratização do desejo ao lazer e, em especial, o desejo pelo lazer nos balneários (SAMPAIO, 2006).

Mas outro fator tem importante papel na produção socioespacial pelo turismo: a construção de estradas. Na década de 1920 já havia uma incipiente movimentação para fins de

³⁰ Cabe salientar que, ainda no século XIX, já ocorria visitação à Ilha do Mel por famílias de classe alta de Curitiba, principalmente de origem alemã. Também naquela ilha ocorreu a primeira iniciativa de orientação do turismo no Paraná, a criação do Clube Náutico da Ilha do Mel, na primeira metade do século XX (FONSECA NETO, 2007).

lazer, promovendo as primeiras obras de infraestrutura, como a abertura da Estrada do Mar (atual Rodovia Argus Thá Hey/PR-407), em 1926, utilizada para transporte de mercadorias e acesso de banhistas (BIGARELLA, 2006). Vale observar que a estrada apresentou más condições de uso pelo menos até a década seguinte, como pode ser observado em notícia do periódico *O Dia* (1933), que aponta que as condições da estrada impediam ou dificultavam a chegada de veranistas. Até a década de 1920, a ligação com o planalto se dava apenas pelas cidades portuárias. Essas vias de comunicação são testemunho das relações socioeconômicas acumuladas até o século XX, além de uma evidência do desinteresse pelas orlas antes dos usos balneários (SAMPAIO, 2006). Observa-se a ausência de vias na região do atual município de Pontal do Paraná, especialmente no que tange à orla.

A abertura da Estrada do Mar, ligando Paranaguá à orla de Praia de Leste (FIGURA 4), facilitou o acesso a Guaratuba e favoreceu não apenas a criação da Vila Balneária de Praia de Leste, em 1928, mas também a fundação e desenvolvimento das vilas balneárias de Matinhos e Caiobá (BIGARELLA, 2006), ambas no município de Matinhos, ao sul de Pontal do Paraná. Tal como citado acima, era o início da ocupação mais ostensiva do litoral, não que até então contava com ocupação, rarefeita, de caboclos, descendentes de colonizadores e de indígenas (SAMPAIO, 2006). Sendo a região ainda pouco habitada, o acesso se dava através de diligências (BIGARELLA, 2006).



Fonte: Adaptado de Paraná Cidades (1997; 2000)³¹ *apud* Sampaio (2006, p. 57; 59)

Na década de 1920, surgiram os primeiros loteamentos e foram criados os primeiros balneários. Cabe destacar que o Paraná vivenciava um crescimento econômico, oriundo

³¹ PARANACIDADE. **Bases Cartográficas dos Municípios**. Série Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba. Curitiba, 1997; PARANACIDADE. **Bases Cartográficas dos Municípios**. Série Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba. Curitiba, 2000.

sobretudo da produção e exportação do café (SAMPAIO, 2006). Como a atividade turística é, em grande parte, reflexo da situação política, pode-se compreender os avanços tidos na década. Tem-se, desse modo, um novo uso do território, que gerou assentamentos distintos dos que haviam se estabelecido inicialmente, porque,

ao avesso dos usos anteriormente presentes, este teve como interesse posicional as praias arenosas, e buscou se localizar o mais próximo possível delas; também, porque visou à estada temporária, apenas os períodos feriadados, e não a existência, que sempre foi o que motivou os assentamentos ou, ao menos, sua permanência; e ainda, porque não foi elo produtivo de qualquer cadeia da geração de riqueza, mas, sim, produto do desejo de digressão, sustentado pela poupança obtida em outros lugares (SAMPAIO, 2006, p. 57).

A motivação principal da ocupação engendrou a alta predominância do uso residencial, em contraste com os demais assentamentos históricos caracterizados por uma variedade de usos e, especialmente, por aqueles vinculados à produção. Não obstante, esse uso residencial – temporário, cabe ressaltar – tornou-se expressivo somente após a Segunda Guerra Mundial e o reestabelecimento das atividades econômicas, incluindo as de lazer e turismo (SAMPAIO, 2006).

Embora a Vila Balneária Praia de Leste tivesse localização estratégica, sendo o destino final da Estrada do Mar, e, por isso, o balneário de mais fácil acesso e mais próximo de Paranaguá e de Curitiba, ela não progrediu de início, tendo se desenvolvido apenas décadas mais tarde. Os veranistas preferiam os balneários de Matinhos e Guaratuba, muito por conta de sua beleza cênica, próximos à serra, enquanto Praia de Leste estava localizada em uma região de vasta planície (SAMPAIO, 2006).

A partir de 1950, verificou-se no litoral paranaense, tal qual outras áreas litorâneas do Brasil, que o fenômeno da segunda residência das “camadas médias urbanas” de aglomerações próximas à costa passou a ser extensivo – o espaço da orla paranaense começou a adquirir sua conformação atual, ou seja, ocupação linear junto à praia (SAMPAIO, 2006; ESTEVES, 2011). Além disso, as classes com menor poder aquisitivo estavam com certo poder de compra de bens duráveis e de financiamento de atividades de lazer. A raiz dessa situação remete ao contexto econômico da época, o denominado “estado de bem-estar” (PIERRI *et al.*, 2006).

Naquele período, o turismo se estabelecia como uma expressiva forma de acumulação de capital em todo o planeta (BIANCHI, 2009), em especial após o término da Segunda

Guerra Mundial, com o desenvolvimento da aviação e com as infraestruturas aeroportuárias, que permitiram ampliar os destinos de férias ao redor do mundo. Constituiu-se um novo modelo de férias, massiva, reflexo do modelo fordista de produção e consumo (CAÑADA, 2016). Verifica-se a dominação do espaço, refletindo o modo como indivíduos ou grupos poderosos dominam a organização e produção do espaço (HARVEY, 1996a). Não apenas o espaço é dominado, por meio do processo de acumulação por espoliação, mas também se produz o espaço de forma desigual, segregando parcela da população.

Na década de 1950, retomou-se a construção do balneário Praia de Leste (SAMPAIO, 2006), como já mencionado. Também foi lançada a Cidade Balneária Pontal do Sul, em 1951, caracterizando-se como o maior empreendimento balneário do Paraná até o presente (SAMPAIO, 2006), que não veio a se efetivar como projeto turístico, segundo o EIA do Porto Pontal, pelo fato de, durante o mandato do ex-Presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), os cassinos terem sido proibidos no país (AMB, 2008, v.5).

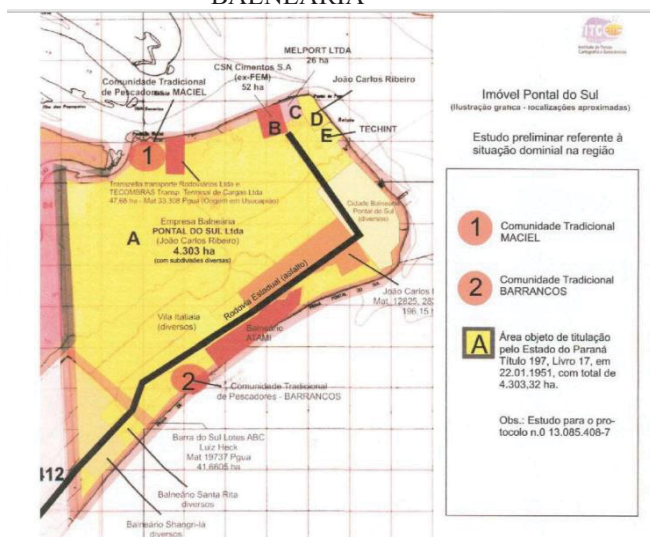
Esse empreendimento deu origem a um contexto que perpetua até os dias atuais, moldando o desenvolvimento da urbanização de Pontal do Paraná, gerando injustiças ambientais e orientando o uso do solo. Sua história tem início em 1948, quando a prefeitura de Paranaguá solicitou ao governo estadual³² a ampliação de uma área de terras de aproximadamente três mil hectares em Pontal do Sul, com o propósito de incentivar a povoação do local.

Em resposta, o Estado do Paraná, na qualidade de detentor de terras devolutas da União, editou a Lei Estadual nº 249/1949, cedendo aquelas terras, devolutas, ao Município de Paranaguá. Em janeiro de 1950, o Município de Paranaguá, por meio da Lei nº 56, concedeu essa área a Antônio B. Pereira, João de Goiz Saião Filho e Luiz Ferraz de Mesquita, ou a empresa ou sociedade que organizassem. Cabe mencionar que outro sócio-fundador era a “Rocha e Cia”, empresa representada por João Eugênio Cominese, prefeito em turno de Paranaguá. A condição era a fundação e instalação da cidade balneária do Pontal do Sul. Constituiu-se, assim, a Empresa Balneária Pontal do Sul S/A – Imobiliária Urbana e Rural (ALEP, 2015). Cabe ressaltar que, embora a concessão das terras públicas a privados tenha ocorrido no âmbito municipal em 1950, foi só em janeiro de 1951 que o poder executivo do Estado do Paraná emitiu o Título de Domínio Pleno de Terras ao município de Paranaguá.

³² O governador em turno era Moysés Wille Lupion de Tróia, que teve como uma de suas atitudes mais marcantes a doação de terras à iniciativa privada, em várias regiões do estado, inclusive com a criação da Fundação Paranaense para a Colonização e Imigração (FPCI), em 1947 (CUNHA, 2018).

Ademais, o título menciona a “dação em pagamento” e não “cessão gratuita”, instrumentos jurídicos com diferentes fins e obrigações (CUNHA, 2018).

FIGURA 5 - ÁREA TITULADA PELO ESTADO DO PARANÁ (1951), DE PROPRIEDADE DA EMPRESA BALNEÁRIA



Fonte: ALEP (2015)

Ressalta-se também o acréscimo de hectares da área transferida, que passou de 3.000 (conforme a Lei 249/1949) para 4.303,32, sem justificativa da alteração. Além disso, mesmo antes da emissão do Título de Domínio Pleno de Terras, a empresa já comercializava as ações (O DIA, 1950).

As terras em questão são parte do território tradicionalmente ocupado por comunidades pesqueiras (MPPR, 2016a). Sobre isso, o contrato firmado entre o Município de Paranaguá e a Empresa manifestava que a contrapartida deveria abarcar a “organização” das colônias de pescadores e agricultores no restante da gleba doada, reconhecendo as posses das famílias que habitavam a localidade. Tal obrigação constava na Lei nº 249/1949, como bem ressalta Cunha (2018), e deu início a um conflito sobre a terra e violações dos direitos humanos, que se prolonga até os dias atuais, em especial na comunidade denominada Vila do Maciel ou Ilha do Maciel, e torna-se um importante componente do conflito socioambiental aqui analisado.

Além disso, a Empresa deveria prover a localidade de estrada com boa infraestrutura, bem como fornecer energia elétrica, água potável, rede de esgoto e toda sorte de equipamentos de serviços básicos e turísticos, incluindo pistas de pouso (PARANAGUÁ, 1950). Foi efetuado um planejamento geral da área, delimitando-se as quadras e o arruamento.

Não obstante, à medida que o tempo passou, o acordo não foi cumprido pela empresa em questão, nem mesmo no que se refere ao arruamento. Ruas do projeto original foram transformadas nos canais da DNOS, e foi modificado o único braço de mar existente, o Rio Perequê (PONTAL DO PARANÁ, 2004).

Em dezembro de 1960, o município de Paranaguá, por meio da Lei nº 386/1960, autorizava a rescisão do contrato entre o Município e a Empresa Balneária. Não obstante, o município não a cumpriu, e, em 1965, editou a Lei nº 549/1965 (PARANAGUÁ, 1965), pela qual autorizou a reformulação de contrato entre ambos, de modo a obrigar a Empresa Balneária a prover os requisitos não cumpridos, como a regularização da posse dos terrenos de 148 famílias. Em 1979, o então Instituto de Terras e Cartografia (ITC) informou que a Empresa Balneária apenas fazia acertos de lotes quando os posseiros se configuravam como empecilhos para os balneários projetados (ITC, 1979).

Diversos documentos do MPPR fazem menção à referida situação. Além do não cumprimento das obrigações da empresa, a doação das terras constituiu violação dos princípios administrativos da moralidade e da impessoalidade e do princípio geral da isonomia, uma vez que não ocorreu prévia licitação para a transferência de um bem público a um particular³³ (MPPR, 2016a). Como destacado por Cunha (2018, p.13),

A maneira como essa transferência foi realizada foi permeada por ilegalidades além de ter desconsiderado a posse ancestral das comunidades ligadas a cultura caiçara que ali habitavam e habitam, as “comunidades tradicionais pesqueiras” de Pontal do Paraná. Esta empresa, que inaugurou o maior loteamento voltado para o uso balneário do município, hoje pertence ao grupo empresarial que também possui a empresa voltada para a construção do porto.

A Cidade Balneária Pontal do Sul é um capítulo à parte na história de Pontal do Paraná, tendo significativa importância para a emancipação do município e para a produção socioespacial, tanto do setor turístico quanto do setor industrial-portuário.

Os loteamentos, em geral – sempre produto de uma iniciativa privada, de empresa ou família, que vislumbra a oportunidade do empreendimento –, foram postos à venda sem que contassem com infraestrutura, como arruamento planejado (SAMPAIO, 2006). Moldou-se um

³³ Em 1951, João Baptista Ribeiro e mais dois filhos compraram a maior parte das ações da empresa, que continua ativa. Em maio de 2007, tornou-se Sociedade Empresária Limitada, passando a se chamar Empresa Balneária Pontal do Sul LTDA., tendo como acionista majoritário (99,99% das cotas) João Carlos Ribeiro, e acionista minoritária (0,01% das cotas), J.C.R. Administração e Participação Ltda. Em 2008, a J.C.R. torna-se majoritária (99,00%), e João Carlos Ribeiro, minoritário (1,00%) (ALEP, 2015).

território como recurso (SANTOS, 2017), com usos específicos ou previamente determinados, prevalecendo poucos agentes ou setores. Isso não significa que os veranistas, proprietários ou inquilinos, não tenham vínculo com o território. O que se pretende enfatizar é que o mercado de terras pelo qual a ocupação se deu faz parte de um processo de acumulação por espoliação, no qual poucos atores sociais que detêm o capital econômico e político guiam a produção do espaço (CAÑADA, 2016).

Com base nessa indústria do ócio, o espaço tem sido integrado totalmente ao mercado (LEFEBVRE, 1993), como é o caso do mar, das praias, das florestas. A produção do espaço levou Pontal do Paraná a se tornar uma ‘periferia do prazer’ (TURNER; ASH, 1991; BIANCHI, 2018) para camadas média e alta de centros urbanos próximos, como Curitiba, sem a existência de grandes equipamentos ou infraestruturas turísticas. Na década de 1960, contribuiu para esse panorama a inauguração oficial da PR-407, que, naquele momento, contava com melhores condições de acesso, sendo totalmente asfaltada, representando a ‘coqueluche dos paranaenses’, conforme destaca o Departamento de Estradas de Rodagem (DER, 2020), sendo um dos principais impulsos para a urbanização dos balneários litorâneos (PONTAL DO PARANÁ, 2004).

O crescimento do interesse turístico da região e o aumento do poder aquisitivo da camada média do estado, somado à ampla doação de terras do Estado para particulares, culminou em problemas graves em relação à ocupação ilegal de lotes e na modificação da ocupação do espaço (PONTAL DO PARANÁ, 2004). Ocorreu a gentrificação do espaço (SMITH, 2006), com migração dos moradores locais para áreas mais distantes da praia. O espaço foi apropriado não para atividades turísticas, mas para a especulação imobiliária. Adquirir terrenos nos loteamentos era uma oportunidade de acumulação de capital, tal qual as propagandas anunciadas nos jornais da época demonstravam (FIGURA 6).

FIGURA 6 - ANÚNCIO DA EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL S/A

DESCUBRA PONTAL DO SUL

(UM PARAÍSO AQUÁTICO!)

a maior baía, a de Paranaguá, uma planície aquática a sua disposição!

a segurança de seus filhos, sua maior tranquilidade e descanso!

seu esporte favorito: esqui-aquático, pesca, etc. no local ideal!

A pouco mais de uma hora de Curitiba, cresce um paraíso aquático. O Balneário Pontal do Sul, com a praia mais bela e mais segura do litoral paranaense. E vários melhoramentos estão sendo completados aumentando o conforto, criando beleza. Mas o melhor mesmo é você visitar Pontal do Sul. Verá com seus próprios olhos o mais belo local do litoral paranaense. E quando voltar, terá um plano a sua espera, que temos certeza o tornará proprietário no Balneário Pontal do Sul. Os preços são a garantia de um investimento de rentabilidade altíssima, pois Pontal do Sul será o local preferido dos veranistas do Paraná. Há um paraíso aquático a sua espera.

Informações e vendas na **EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL**

(Sábados, domingos e feriados, visite o stand no local) S.A. Rua Vol. da Pátria, 255 - SJLoja Tel. 4-3730

Fonte: Diário do Paraná (1969, p. 9)

Naquela década, consolidou-se o turismo de sol e praia no litoral do Paraná, um turismo de caráter convencional e massivo (ESTEVEZ, 2011). Desde então, a permanência temporária dos visitantes, denominados veranistas, gera a animação durante o período de verão, a alta temporada local, e o esvaziamento no restante do tempo. Por conta disso, as estradas são demandadas intensivamente em certos momentos do ano, e mesmo em datas determinadas, e ficavam ociosas fora dessas ocasiões, ocorrendo o mesmo com as demais infraestruturas técnicas (SAMPAIO, 2006).

Nesse sentido, tem-se a interrelação entre os setores industrial-portuário e o turístico. Cabe relembrar que, nessa época, o Porto de Paranaguá despontava, por conta das exportações do café, pressionando a criação e melhoria das vias rodoviárias para escoamento da produção. Além disso, o café representava acúmulo de riqueza no estado, repercutindo no acesso ao lazer por parte da população (SAMPAIO, 2006). Por conta disso, o acesso rodoviário foi mais uma vez readequado, visando à integração entre regiões produtoras e o porto de Paranaguá, incluindo a construção das rodovias BR-277 e da BR-116 (MACHADO, 2012; BORSATTO *et al.*, 2007). Ocorria, então, um ciclo entre dotação de infraestrutura e ampliação e intensificação do comércio portuário.

As melhorias nas vias contribuíam para um aumento no fluxo de visitantes de lazer, embora sempre concentrados no período do verão. Na década seguinte, mais especificamente em 1977, foi inaugurada a PR-402, trecho asfaltado que liga Praia de Leste a Pontal do Sul (SAMPAIO, 2006). Também nessa década, ocorreu aumento no fluxo turístico da Ilha do Mel, decorrente do desenvolvimento dos balneários e da Segunda Guerra Mundial

(FONSECA NETO, 2007). A própria existência de uma estrada asfaltada é motivo para compreensão do aumento do fluxo na Ilha do Mel, isso porque, embora pertença ao atual município de Paranaguá, a forma mais rápida de chegar à ilha é pelo balneário Pontal do Sul, onde se localiza, inclusive, o Terminal de Embarque para a Ilha do Mel.

Evidenciou-se, a partir daquela década, a intensa ocupação dos balneários, que veio acompanhada de falta de planejamento e desordem³⁴, visando ao acúmulo de capital por meio da especulação imobiliária (PIERRI *et al.*, 2006). Por conta da urbanização acelerada, foram gerados diversos problemas ambientais, cujos resultados chegaram aos dias atuais. O denominado “urbanismo de risco” também ocasiona problemas ambientais no litoral do Paraná. Tanto camadas sociais mais pobres quanto mais abastadas economicamente vêm avançando seus empreendimentos e casas em Áreas de Preservação Permanente (APP) (POLIDORO; DESCHAMPS, 2013).

O loteamento intensivo ao longo da orla seguiu até a década de 1980, quando a orla paranaense, ao sul da baía de Paranaguá, encontrou-se praticamente loteada em sua capacidade máxima (SAMPAIO, 2006). Em trinta anos foram loteados cerca de 50 quilômetros de orla nos municípios balneários. Em 1983, havia 10 mil lotes urbanos cadastrados nas prefeituras, mas com ocupação de menos de 18% destes, conforme ressalta o autor citado.

Nessa década, o DER promoveu melhorias na PR-407 e na PR-412 (Rodovia Engenheiro Darci Gomes de Moraes). Na PR-412, além de melhorias propriamente ditas, deu-se início à construção do trecho ligando Praia de Leste e Pontal do Sul, incluindo o acesso à Ponta do Poço. Ademais, a região foi provida de extensão da rede de distribuição de energia elétrica, pela Companhia Paranaense de Energia (Copel), e obras de telefonia (DIÁRIO DA TARDE, 1979). Matérias jornalísticas mencionavam que o conjunto de obras destinava-se a melhorar o acesso à Tenenge, que seria instalada na Ponta do Poço, mas destacou-se que as obras também melhorariam as condições de acesso às praias, “quando turistas e freqüentadores contarão com rodovias de primeira classe” (DIÁRIO DA TRADE, 1980, p. 1). Novamente percebe-se como a abertura e melhoria de estradas para fins indústrias ou portuárias viabilizavam, também, o aumento do contingente de turistas, em especial os proprietários de segunda residência.

³⁴ Como destacado por Cunha (2018), com exceção das áreas que a Empresa Balneária Pontal do Sul S/A parcelou e vendeu para essas empresas industriais e do que loteou direta ou indiretamente, através da venda a terceiros, quase todo o resto dessas terras encontra-se ocupado de forma irregular. Parte dos ocupantes já estava lá antes da empresa se tornar proprietária das áreas; outros chegaram depois e se tornaram posseiros ou adquiriram parte de loteadores ilegais.

Também na década de 1980 ocorreu aumento no fluxo de visitantes na Ilha do Mel³⁵, o que acarretou na criação de infraestrutura para a atividade de lazer e turismo, como a oferta de transporte marítimo regular (FONSECA NETO, 2007; PIERRI *et al.*, 2006), além da instalação de energia elétrica, em 1988 (PIERRI, *et al.*, 2006). A própria construção da PR-412 foi um marco para que esse fluxo tivesse um aumento naquela década, tal qual destacado anteriormente.

Cabe mencionar que naquela época foram instituídas as Áreas Especiais de Interesse Turístico (AEIT)³⁶ no estado do Paraná, por meio da Lei Estadual nº 7.389/1980³⁷ e pelo Decreto Estadual nº 2.722/1984 (PARANÁ, 1984a), regulamentando o uso das áreas protegidas do litoral paranaense e, conseqüentemente, restringindo o uso e ocupação do solo naqueles municípios (ABRAHÃO; TOMAZZONI, 2017). Essas categorias foram estabelecidas no Brasil dentro de um movimento de inventariação de bens naturais e culturais que deveriam receber proteção especial (CUNHA, 2018). O Decreto nº 2.722/1984 estabeleceu também a necessidade de criação de um órgão que tivesse responsabilidade na coordenação do processo de uso e ocupação do solo. Assim, foi criado o Colit, órgão superior de caráter colegiado, consultivo, normativo e deliberativo, que foi instituído pelo Decreto Estadual nº 4.605/1984 (PARANÁ, 1984b), inicialmente sendo parte da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano (Sedu), passando à então Secretaria de Estado do Meio Ambiente (Sema), em 1994 (PARANÁ, 1994). O Colit passou a orientar a política referente às questões econômicas, sociais, ambientais e de uso, parcelamento e ocupação do solo na região do litoral paranaense.

Assim, impõe-se uma série de especificidades a serem cumpridas, como regras para o uso do solo, sendo o Colit o responsável pelas anuências. Cabe mencionar que esta lei condiciona os municípios a terem Planos Diretores, de forma a contemplarem as exigências

³⁵ Concomitantemente, a maior porção da ilha foi transformada em área de conservação sob regime bem restrito - ESEC da Ilha do Mel, em 1982, e Parque Nacional (ParNa) do Superagui, em 1989 - e foram tomadas medidas de restrição aos direitos de posse de terra, tipo e materiais que poderiam ser utilizados nas construções (PIERRI *et al.*, 2006).

³⁶ Decorrente da Lei Federal nº 6.513/1977, que cria as AEIT, “trechos contínuos do território nacional, inclusive suas águas territoriais, a serem preservados e valorizados no sentido cultural e natural, e destinados à realização de planos e projetos de desenvolvimento turístico” (BRASIL, 1977, não p.) e os Locais de Interesse Turístico “trechos do território nacional, compreendidos ou não em Áreas Especiais, destinados por sua adequação ao desenvolvimento de atividades turísticas, e à realização de projetos específicos” (BRASIL, 1977, não p.).

³⁷ Na década seguinte, por meio da Lei Estadual nº 12.243/1998, foram declaradas AEITs áreas e localidades dos sete municípios litorâneos que apresentem condições climáticas especiais; paisagens notáveis; localidades ou acidentes naturais adequados ao repouso e à prática recreativa, desportiva, de lazer, de pesca artesanal e de artesanato regional típico; áreas lindeiras à orla marítima; reservas e estações ecológicas; áreas destinadas à proteção dos recursos naturais; fontes hidrominerais; locais de interesse (PARANÁ, 1998).

expostas. Já em 1989, esse conselho aprovou uma proposta que visava a compatibilizar ordenamento territorial, desenvolvimento e conservação, intitulada “Zoneamento do Litoral Paranaense”, a qual foi realizada pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes), sendo sancionada pelo Decreto Estadual nº 5.040/1989 (PARANÁ, 1989). Esse órgão ímpar tem expressiva importância na evolução do conflito socioambiental aqui analisado, em especial no que se refere a sua antiga atribuição de “conceder anuência aos procedimentos de licenciamento ambiental e autorização florestal, encaminhados pelo órgão ambiental”, conforme explícito no Art. 2º, do Decreto nº 7.948/2017.

As AEITs somaram esforços às outras medidas de proteção ambiental da década de 1980, incluindo a criação do Colit, e contribuíram para a proteção de áreas do litoral do Paraná (PARANÁ, 1984a; 1984b; SAMPAIO, 2006), inibindo a pressão antrópica sobre os remanescentes florestais e de ecossistemas de grande importância, como manguezais, costões rochosos, marismas, restingas, praias, entre outros (GARCIA; ANDRADE; FISCHER, 2017), além dos bens culturais.

Durante a década de 1990, expansão das atividades e serviços associados ao turismo e lazer geraram o crescimento populacional da região, especialmente por conta do setor da construção civil (DESCHAMPS; KLEINKE, 2000; ESTEVES, 2015). Esteves (2015) destaca que, embora seja sazonal, o turismo de sol e praia gerou aumento nos preços dos imóveis nas áreas próximas às praias.

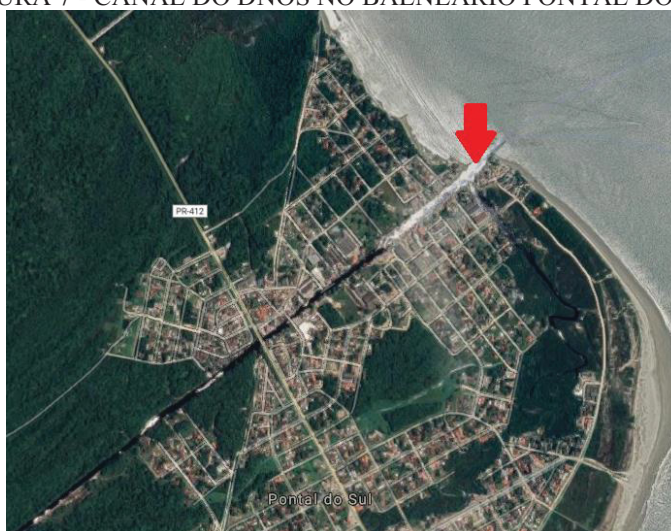
Em 1995, o município de Pontal do Paraná emancipou-se de Paranaguá, embora o movimento para sua emancipação tivesse origem na década de 1980, com apresentação de projeto da Alep pelo então Deputado Estadual Aníbal Curi, de construção de um distrito administrativo (ROCHA, 1997). No entanto, o movimento emancipatório ganhou força entre a população, alegando descuido pela Prefeitura Municipal de Paranaguá, principalmente as condições das vias públicas, saneamento básico e precariedade dos setores da saúde e educacionais.

Com isso, líderes locais, moradores, veranistas e políticos mobilizaram-se em manifestação organizada pelo Conselho de Associações das Praias do Paraná, ocorrida em fevereiro de 1995. Esse autor destaca a disputa territorial já naquele momento, tendo como base a inação da prefeitura quanto ao provimento de serviços básicos, mas também a arrecadação de tributos, uma vez que cerca de 51% do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) arrecadado pelo município eram originários dos 42 balneários, assim como os

royalties pagos pela exploração de petróleo na costa marítima (ROCHA, 1997).

Foi também na década de 1990 que se intensificou a ocupação de Pontal do Paraná para o uso das marinas instaladas no canal de extinto Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS)³⁸ (SAMPAIO, 2006), fortalecendo um dos segmentos mais fortes atualmente: o turismo náutico. Nessa década foi criado o “Plano Litoral: ações para o desenvolvimento do turismo”, do Governo do Estado. Nesse plano previa-se a melhoria do canal do DNOS, com objetivo de drenar áreas alagadas na planície costeira urbanizada para uso balneário, permitindo também a navegação e, portanto, “novas perspectivas de investimentos” (PARANÁ, 1995, p. 8). Segundo esse documento, o canal funcionaria como “elemento ordenador da ocupação do solo, delimitando as áreas de ocupação e de preservação ambiental” (PARANÁ, 1995, p. 8), o que não ocorreu, conforme pode ser visto na figura abaixo, com a desembocadura do canal indicado pela flecha vermelha.

FIGURA 7 - CANAL DO DNOS NO BALNEÁRIO PONTAL DO SUL



Fonte: Alterado de GoogleMaps (2019, não p.)

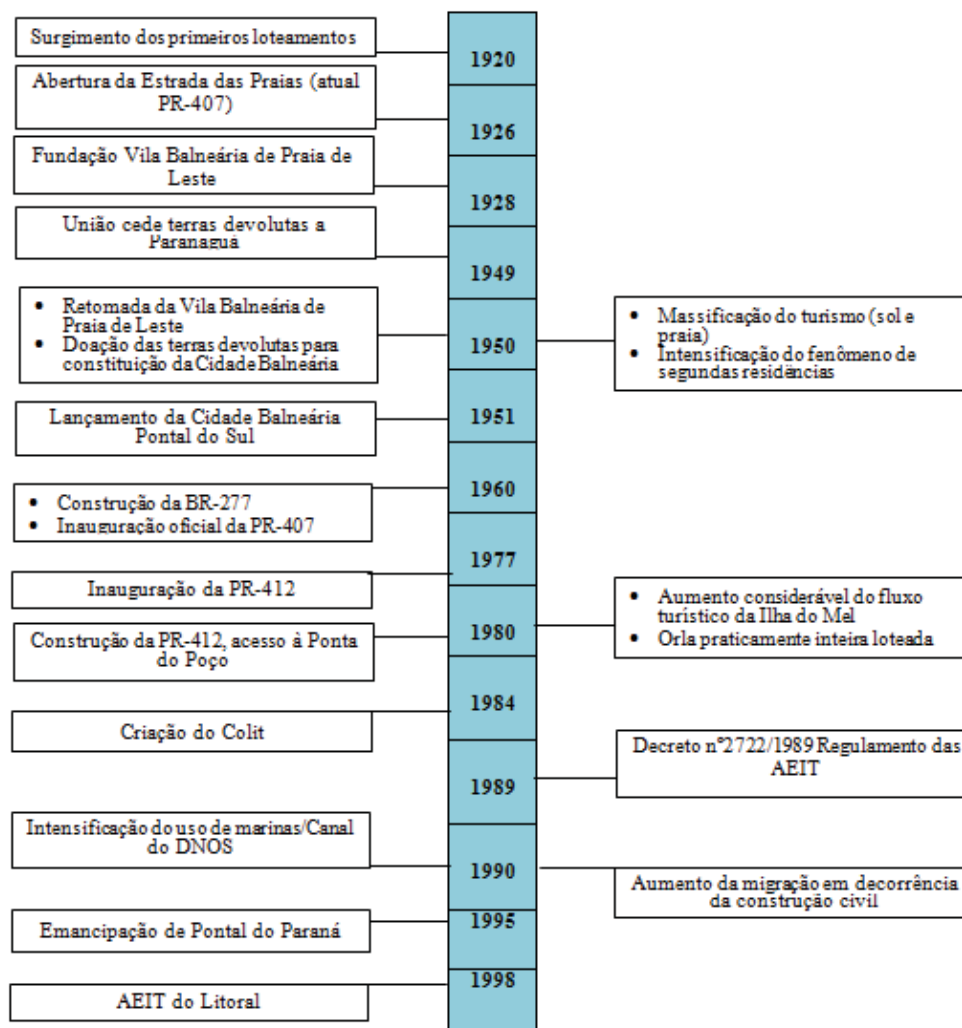
Ademais, previa-se reservar a saída do canal e as áreas lindeiras para como condomínios, *resorts*, hotéis, marinas, parques aquáticos, terminal hidroviário, entre outros equipamentos turísticos que poderiam “se transformar em pólos para o desenvolvimento turístico, gerando atividades para perenizar o litoral” (PARANÁ, 1995, p. 22). Não obstante, os empreendimentos não se estabeleceram.

Como síntese, apresentam-se os principais marcos históricos destacados no presente

³⁸ As margens do “canal da DNOS” ou “canal grande” têm aproximadamente 35 quilômetros, entre o rio Pery, em Matinhos, e a sua desembocadura, em Pontal do Sul. Ele foi apropriado, ao longo do tempo, por diversas marinas não regularizadas (ORLA, 2004; PIERRI *et al.*, 2006).

tópico na figura abaixo.

FIGURA 8 - LINHA DO TEMPO COM MARCOS HISTÓRICOS DE PONTAL DO PARANÁ (1920-1990)

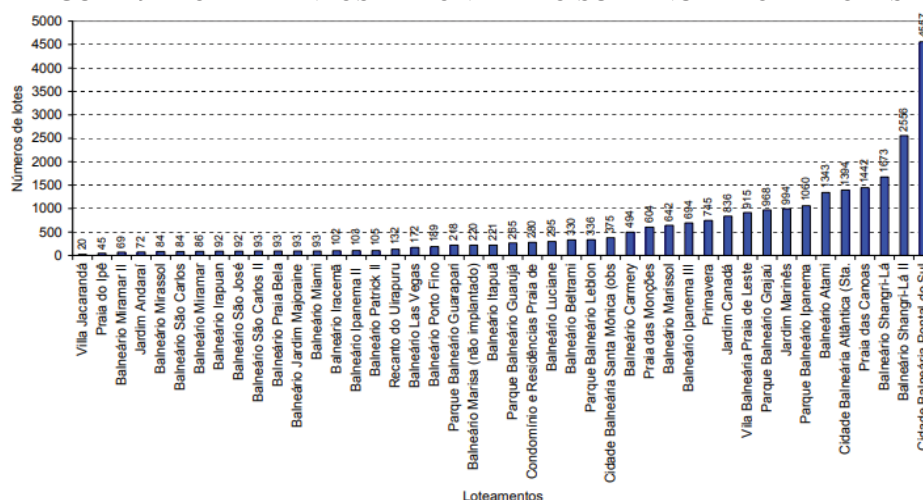


Fonte: Elaboração própria

7.2. DA CIDADE QUE NUNCA EXISTIU À CIDADE QUE SE PRODUZIU: O VERANISMO COMO ATIVIDADE CENTRAL EM PONTAL DO PARANÁ

Com o início do século XXI, os municípios balneários contavam com uma ampla gama de loteamentos. Em Pontal do Paraná, especificamente, passava de 40 loteamentos, sendo que a maioria dos lotes fazia parte da Cidade Balneária Pontal do Sul (FIGURA 9).

FIGURA 9 - LOTEAMENTOS DE PONTAL DO SUL E NÚMERO DE LOTES



Fonte: Sampaio (2006, p. 111)

Atualmente, a economia do Litoral do Paraná tem na sua principal atividade a prestação de serviços, que representava, em 2008, mais de 65% da atividade na maior parte dos municípios, sendo o turismo a principal atividade econômica de Ponta do Paraná, tanto em termos de pessoas empregadas quanto em termos de geração de renda (AMB, 2008, v. 5). O fluxo turístico se concentra majoritariamente no período do verão, “quando passam pela região um número superior a um milhão de visitantes, buscando principalmente o sol e as praias, como também os inúmeros produtos de ecoturismo, náutico, turismo de aventura que são explorados ao longo do ano, mas ainda com pouca representatividade” (ADETUR; SEBRAE; SETU, 2008, p. 6).

O caráter sazonal do turismo gera consequências sobre a oferta e demanda de empregos e sobre a formalidade das relações de trabalho. Alguns estabelecimentos funcionam apenas durante a temporada. De qualquer modo, são os segmentos do setor serviços que garantem emprego e ocupação da maior parcela da população trabalhadora do litoral (CUNICO, 2016). O município de Ponta do Paraná era o que mais recebia fluxos turísticos em 2005, atraindo mais de um terço dos turistas que visitam o litoral (AMB, 2008, v. 5), e aproximadamente 80% de toda a geração de emprego e renda do município provêm do setor do turismo (ENGEMIN, 2016a). Essa situação gera uma contradição em relação à atividade turística no local, uma vez que ela representa a maior fonte de renda e emprego do município, mas, por outro lado, essa realidade recobre apenas poucos meses do ano, demandando outras formas de manutenção econômica tanto do município quanto dos moradores.

Em decorrência da produção socioespacial que teve curso ao longo do último século, a população de Pontal do Paraná pode ser classificada em quatro categorias: i) População com residência fixa ou moradores locais; ii) População com residência temporária, constituída principalmente por aposentados com residência em outros municípios do Estado, mas que em diferentes períodos do ano residem por alguns meses no município; iii) População de final de semana, que aporta no município para o descanso semanal ou mesmo para feriados prolongados; e iv) População flutuante, aqueles que vão aos balneários principalmente nas férias de verão, denominados ‘veranistas’ (PONTAL DO PARANÁ, 2004).

O número elevado de veranistas, proprietários de segunda residência, faz de Pontal do Paraná um espaço apropriado para acumulação de capital, um território do capital, que nesse caso não é especificamente ocupado pelo setor do turismo. Com isso, um fenômeno importante a ser destacado é o alto número de residências de uso ocasional. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2010), naquele ano, o número de domicílios de uso ocasional não ocupados correspondia a 17.695, de um total de 27.264 domicílios particulares, correspondendo, então, a cerca de 65% dos imóveis são segunda residência.

Tem-se uma cidade esvaziada em mais de dois terços dos meses do ano, mas que demanda infraestrutura e serviços básicos. Sobre esse tema, Polidoro e Deschamps (2013) chamam a atenção para o fato de as localidades sede de segundas residências serem privilegiadas pelas melhores condições de infraestrutura, apesar do seu uso sazonal, denotando uma ação mais enfática dos órgãos públicos para atender turistas em detrimentos da população fixa.

Como destacam as autoras supracitadas, a disponibilidade de infraestrutura e serviços públicos não obedece à demanda social, mas a interesses particulares dos agentes imobiliários. Prioriza aqueles que vivenciam o espaço pelo valor de uso e valor de troca determinados pela mercadoria e pela propriedade, em detrimento daqueles que vivenciam o espaço apropriado, em um processo contínuo de produção e reprodução da materialidade, das dimensões e das interações sociais (LEFEBVRE, 2008).

O adensamento populacional reforçou a ocupação vertical nas proximidades de orla e o espraiamento em direção às encostas ou regiões próximas, áreas que não são totalmente adequadas à ocupação humana (CUNICO, 2016). Consequentemente, tais migrantes ocupam espaços menos valorizados, regulares ou irregulares (PIERRI *et al.*, 2006) e, por vezes,

irregulares e dentro de UCs ou APPs, o que conformam bolsões de pobreza em várias áreas do litoral do Paraná (PIERRI, 2003).

Assim, Pontal do Paraná se caracteriza como município turístico, mas não como destino turístico de grande expressividade, tendo em vista que seu principal público visitante é constituído de veranistas que possuem casa própria no local e que, em razão disso, têm hábitos que os diferem dos turistas; portanto, contribuem de forma diferente para a economia local, gerando dinâmicas diferenciadas.

Quanto a isso, destaca-se um dado da extinta Secretaria de Estado do Turismo (Setu) (2007) ao analisar a permanência do visitante em relação ao gasto diário. Nos municípios com menor permanência (Morretes e Guaraqueçaba), o gasto diário dos visitantes era mais elevado. Já no grupo de municípios onde os turistas permanecem por mais tempo estão os Matinhos, Guaratuba e Pontal do Paraná. Em relação ao tempo médio de permanência (8,45 dias), dos sete municípios do litoral paranaense, Pontal do Paraná estava, juntamente com Guaratuba, elencado como primeiro. Não obstante, era onde os visitantes tinham o menor gasto diário (26,90 reais/*per capita*). Agregada a isso, em 2006, uma estimativa da extinta Setu constatou que das 1,8 milhões de pessoas que visitaram o litoral do Paraná naquele ano, 88,6% já haviam estado na localidade (CUNICO, 2016). Esse retorno à região explica-se em parte pela proximidade com a origem, predominantemente Curitiba e Região Metropolitana, assim como verificado por Sampaio (2006) em décadas anteriores.

Outro ponto a ser destacado é que Pontal do Paraná possui 4,7% dos atrativos turísticos do litoral, bem abaixo dos demais municípios. Não obstante, é o segundo município que mais recebeu turistas aquele ano (cerca de 355 mil) (CUNICO, 2016). Presume-se, então, que esses turistas estão concentrados em alguns atrativos, especialmente sol e praia. É um espelho do que ocorre no litoral do Paraná como um todo, que tem sua expressividade nos balneários desde Pontal do Sul até a Barra do Saí, no limite Sul do município de Guaratuba, embora também seja expressivo o turismo nas ilhas – na Ilha do Mel, Ilha das Peças e Superagui (AMB, 2008). O turismo é altamente sazonal e massivo, com perfil de segunda residência, pouco diversificado e com baixa contribuição econômica local³⁹. Com isso, o modelo de turismo que se moldou e vem ocorrendo deve ser superado, precisa de uma alternativa.

³⁹ Há pescadores, por exemplo, que complementam sua renda no verão com atividades relacionadas ao turismo, mas elas não contribuem significativamente para diferenciar da renda daqueles pescadores que praticam apenas a pesca (CUNICO, 2016).

Uma das particularidades de Pontal do Paraná em relação aos outros municípios balneários do litoral do Paraná é a sua recente emancipação. Isso porque, além de diversas outras questões, antes de sua emancipação, a localidade tinha suas fontes de receita vinculadas principalmente ao Porto de Paranaguá; portanto, não havia a necessidade de autossuficiência econômica, conforme avalia Sampaio (2006). Esse pesquisador ressalta que a emancipação do município não apenas tornou necessária sua autossuficiência – que o turismo, da forma como vem ocorrendo, não proporciona – como também fez emergir um conjunto de forças locais interessado em seu desenvolvimento econômico.

7.3. SOBRE O PRÉ-EXISTENTE: UM TERRITÓRIO SOCIOBIODIVERSO

A região do litoral do Paraná está em área de domínio do bioma da Mata Atlântica, um dos mais ameaçados do planeta. Da cobertura original de um milhão de metros quadrados na porção leste do Brasil, restam aproximadamente 8% de remanescentes florestais bem conservados, sendo o restante coberto com vegetação em estágio inicial e médio de regeneração (BENSUSAN, 2002). Mesmo com a degradação, o bioma é considerado um *hotspots* de biodiversidade no mundo, com alta diversidade biológica, por conta de seus ecossistemas, além de contar com um número expressivo de espécies vegetais e animais ameaçados de extinção (CUNICO, 2016).

Por conta de sua importância para a biodiversidade é considerada uma área prioritária e estratégica para a conservação (BRASIL, 2004b; MMA, 2004b). No Paraná, o mapeamento dessas áreas foi estabelecido e definido pela Resolução Conjunta da extinta Sema e do Instituto Ambiental do Paraná (IAP) (Sema/IAP nº 005/2009). A faixa próxima à orla de Pontal do Paraná está praticamente toda englobada ou em área prioritária para conservação ou para recuperação (SEMA; IAP, 2009).

No Paraná, a região do litoral apresenta a maior taxa de conservação dos remanescentes florestais do estado (71,1% de sua área total) (CUNICO, 2016). Os 5% do território paranaense que abrigam as unidades de paisagem denominadas Serra do Mar e Litoral, nas quais ocorrem morros e serras de até 1.600 metros de altitude, são remanescentes de antigos planaltos, planícies e leques aluviais, planícies costeiras, grandes ilhas costeiras e amplos complexos estuarinos” (PIERRI *et al.*, 2006, p. 139). Assim, a região litorânea do estado detém maior diversidade biológica que os outros 95% do território.

O despontar da preocupação com a conservação dos remanescentes florestais do litoral do Paraná ocorreu na década de 1980. Isso inclui que, na ocasião da promulgação da Constituição Federal de 1988, a Mata Atlântica, a Serra do Mar e a Zona Costeira foram reconhecidas como parte do patrimônio nacional, devendo ser assegurada a preservação ambiental (BRASIL, 1988). As altas taxas de remanescentes florestais do litoral paranaense são resultantes de vários fatores referentes às condições naturais do terreno e a um histórico de engajamento dos ambientalistas em proteger esses ambientes. Ainda na década de 1980 aconteceram outras ações, como, por exemplo, o tombamento da Serra do Mar a nível estadual (1986). Tal proteção se dá principalmente por meio da criação de UCs, já mencionadas, mas também da proteção das APPs (BRASIL, 2012).

As políticas ambientais nacionais repercutiram no litoral paranaense a partir de 1981⁴⁰ com a criação das primeiras UCs. Somente naquela década foram criadas seis UCs, embora com baixo nível de consolidação devido a equívocos conceituais, a problemas fundiários e a equívocos na demarcação dos limites, assim como à ausência de políticas públicas voltadas à conservação da natureza e participação social (TIEPOLO, 2015). Na década de 1990, foram criadas mais 11 UCs (NASCIMENTO *et al.*, 2017). Somadas a isso, já no século XXI, com respaldo do SNUC, foram criadas no litoral do Paraná 19 UCs entre os anos de 2001 e 2014; a maior parte delas (12) são Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN), sendo a SPVS a principal organização vinculada a essas reservas. Atualmente são 45 UCs – das quais 12 são de âmbito Federal, 21, de âmbito estadual, e 12, municipais – entre públicas e privadas (estadual e federal) (PARANÁ *et al.*, 2019).

Não obstante, outras legislações incidem sobre a proteção ambiental no litoral paranaense. Entre elas destaca-se a importância histórica do Decreto Estadual nº 2.722 – baseado na Lei Estadual nº 7.389/1980 e decorrente da Lei Federal nº 6.513/1977, assim como em consonância com a Lei Federal nº 6.766/1979 – aprovando o regulamento que especifica e define as AEITs, que têm até hoje grande importância para a proteção de áreas do litoral do Paraná (PARANÁ, 1984a; SAMPAIO, 2006), conforme destacado anteriormente. Verifica-se, nesse aspecto, a inter-relação entre o setor turístico e a conservação ambiental.

Outra lei ambiental que passou a incidir sobre o litoral paranaense é a Lei nº 11.428/2006, conhecida como Lei da Mata Atlântica, demarcando a região como área de proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica. Ademais, a região é declarada

⁴⁰ Em 1981 foi criado o Parque Florestal Rio da Onça, no município de Matinhos.

Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e faz parte do Mosaico de Áreas Protegidas do Lagamar (TIEPOLO, 2015).

No que tange ao ambiente marinho, as UCs já previam a proteção das áreas, mas não como uma categoria específica. Em 2013, foi criada a primeira UC marinha do litoral do Paraná – o Parque Nacional (ParNa) Marinho das Ilhas dos Currais, localizado em Pontal do Paraná (BRASIL, 2013a). Além dessa, existem outras duas UCs naquele município, o Parque Municipal do Rio Perequê, popularmente chamado de ‘Parque do Mangue’, localizado no balneário de Pontal do Sul e criado em 2001 (PONTAL DO PARANÁ, 2001), e o Parque Municipal da Restinga, criado em 2002, englobando área de restinga em diversos balneários (PONTAL DO PARANÁ, 2002). No entanto, grande parte da área do município é formada por zona de amortecimento da Estação Ecológica (ESEC) do Guaraguaçu, localizada em Paranaguá. Ademais, há diversas áreas de APP, especialmente pela presença de restinga, ocupando aproximadamente 17% da área urbanizada do município (MINARI, 2016), sem desconsiderar a área delimitada para a Terra Indígena (TI) Sambaqui, que também é uma área de proteção ambiental.

A quatro quilômetros de Pontal do Sul encontra-se a Ilha do Mel. Embora esta pertença ao município de Paranaguá, menciona-se o Parque Estadual (PE) da Ilha do Mel, criado em 2002 (PARANÁ, 2002), e a ESEC da Ilha do Mel. Ressalta-se ainda a Lei Estadual nº 16.037/2009, que infere à Ilha do Mel o papel de AEIT do estado do Paraná, que tem como objetivos, entre outros: a promoção do ordenamento físico-territorial das atividades fomentadoras do turismo, a partir da perspectiva da sustentabilidade; a promoção de atividades econômicas sustentáveis em baixa temporada; e a compatibilização da conservação ambiental com as atividades antrópicas já estabelecidas, entre elas, o turismo (PARANÁ, 2009), visando à não dependência total da atividade turística por parte da comunidade local. A Ilha do Mel tem papel importante para Pontal do Paraná, dada sua localização, a quatro quilômetros de Pontal do Sul, sendo que uma porção da zona de amortecimento do PE e da ESEC da Ilha do Mel faz parte na área do município de Pontal do Paraná, incluída aí a Zona Especial Portuária (ZEP) (MINARI, 2016).

Outra questão relevante diz respeito às populações tradicionais que habitam a região e têm uma relação particular com o meio ambiente, de onde tiram seu sustento (CUNICO,

2016). Antes de tudo, o litoral do Paraná, tal qualquer outro espaço geográfico, é o território dos povos, é o território usado (SANTOS, 1999).

A região conta com a presença de comunidades quilombolas, comunidades indígenas - compostas majoritariamente por membros da etnia Guarani Mbya, pescadores artesanais e cipozeiros (CUNICO, 2016). Não obstante, são recorrentes os conflitos relacionados às populações indígenas e tradicionais, sejam conflitos relacionados diretamente à terra, sejam os que podem se caracterizar como conflitos socioambientais, especialmente os territoriais.

O não reconhecimento dos territórios tradicionais enaltece ainda mais os conflitos, trazendo à tona o que Tiepolo (2015) chama de “política do abandono”. São populações invisíveis ao Estado, desde pescadores até lavradores, sem esquecer as comunidades Guarani Mbya, que vivem em condições precárias, sem acesso ou com insuficiência de serviços públicos, com baixa ou nenhuma escolaridade, “à mercê das especulações do Estado que não hesita em proporcionar condições legais para que seus encurralados territórios continuem sendo usurpados e seus direitos fundamentais tolhidos” (TIEPOLO, 2015, p. 99).

A autora aponta, ainda, que os invisíveis também habitam os centros urbanos, a beira da praia, os espaços alvos de especulação pelo capital, estando em constante pressão, especialmente por não possuírem comprovação de propriedade de sua terra. Essas populações sofrem os efeitos dos impactos ambientais, cujos responsáveis são os empreendimentos industriais.

Por essas razões, tais populações migram para áreas periféricas de centros urbanos maiores, como Paranaguá (OLIVEIRA e SILVA, 2006) ao serem alijadas de suas terras em prol dos interesses do Estado ou de grupos econômicos hegemônicos (TIEPOLO, 2015). Como resultado, tem-se sua desterritorialização e, conseqüentemente, a perda de traços culturais, uma vez que a desterritorialização “é frequentemente uma outra palavra para significar alienação, estranhamento, que são, também, desculturização” (SANTOS, 2007, p. 82), ou, nos termos de Haesbaert (2004a), uma auto reclusão ou uma inclusão precária. Trata-se de um retrato do panorama de conflitos socioambientais no Brasil.

Especificamente no que se refere a Pontal do Paraná, em 2006, aproximadamente 8,6% da população total eram compostos por pescadores, equivalendo a um a cada 52 habitantes vivendo da pesca (PIERRI *et al.*, 2006). Os núcleos de pescadores convivem com outras atividades, como o turismo, a especulação imobiliária e a industrial-portuária, numa sobreposição de territórios. Outra comunidade é a de Barrancos, localizada entre os balneários

de Atami e Shangri-lá, embora essa comunidade esteja em área com menor grau de alteração ambiental.

A Vila do Maciel, também conhecida como Ilha do Maciel, por sua vez, encontra-se na região mais isolada do município, sendo possível o deslocamento até lá apenas por via marítima. A localidade é formada por 40 famílias, num total de 150 moradores, embora conte com duas casas de segunda residência (OLIVEIRA; SILVA, 2006). O território ocupado pela comunidade – composto por terra e mar – é constituído por áreas de titulação privada (de propriedade da empresa Balneária Pontal do Sul) e áreas da União (faixa de Marinha e área de Aeronáutica⁴¹, além de uma reserva para a construção de uma pista de pouso) (HOFFMANN, 2016; MPPR, 2016b). Não obstante, há relatos dos moradores que citam a existência de moradores no local antes da doação de terras do Estado à Empresa Balneária. A igreja local, por exemplo, “tem mais de 170 (cento e setenta) anos e existe gente que mora na ilha há mais de 80 (oitenta) anos” (HOFFMANN, 2016, não p.).

A comunidade vem sofrendo pressão para se retirar do local, e isso ocorreu, inclusive, com a retirada da escola (há 10 anos) e do posto de saúde da comunidade (há mais de 20 anos) (HOFFMANN, 2016)⁴². O território encontra-se em área demarcada pelo governo do estado como Zona de Desenvolvimento Diferenciado (ZDD) e pelo governo municipal como ZEP, local da possível instalação do Porto Pontal. A Comunidade do Maciel, que figurava no PDDI de 2007 como Setor Especial do Maciel, parte da zona rural do município, foi invisibilizada no PDDI de 2014 (PONTAL DO PARANÁ, 2007). Aliás, nenhuma outra comunidade pesqueira é mencionada no referido documento (CUNHA, 2018). Também na Ponta do Poço há áreas de ocupação irregulares, conhecidas como Cachaçal. Sua localização pode ser verificada na figura abaixo (FIGURA 10) e no Mapa, no Apêndice 2.

⁴¹ A Empresa Balneária quis novamente se reapropriar da terra, fazendo com que a Aeronáutica lhes devolvesse a área devido à sua não utilização. Em 2005, militares da aeronáutica ingressaram na comunidade com ordem de retirada dos pescadores (HOFFMANN, 2016).

⁴² Esse caso figura no Mapa de conflitos envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil, da Fiocruz (s. d.).

FIGURA 10 - LOCALIZAÇÃO DA VILA DO MACIEL E COMUNIDADE DO CACHAÇAL



Fonte: MRS (2011, p. 335).

Ainda sobre a comunidade do Maciel, cabe mencionar que o Decreto nº 5.532/2016 estabelece condições para a emissão de alvarás de construção e de funcionamento para empreendimentos industriais, comerciais, imobiliários e de prestação de serviços no interior da ZEP (PONTAL DO PARANÁ, 2016). Conforme análise do MPPR (2016b), o decreto padece de vício de finalidade, pois, embora, aparentemente, se presta à criação de condições para a emissão de alvarás de construção e de funcionamento para empreendimentos industriais, de maneira paralela, é utilizado como meio para remover a comunidade do Maciel da ZEP. Constata-se isso, por exemplo, na menção sobre a hipótese de existência de impactos econômicos a serem contingenciados, situação para a qual o decreto prevê a possibilidade de apresentação de projeto que indique formas de realocação das famílias diretamente afetadas. Ressalta-se que, ao fazer essa menção, explicita-se apenas a existência da comunidade do Maciel, o que denota que o documento foi editado para tratar dessa situação em específico (MPPR, 2016b).

Cabe destacar ainda a existência de outras duas vilas na região onde estão estabelecidos os terrenos dos empreendimentos industriais-portuários. Uma delas é a Vila dos Pescadores, também denominada Pontal II, constituída por uma comunidade majoritariamente nativa, de pescadores artesanais. Os moradores tinham posse de uma porção de terras de propriedade da empresa Porto Pontal. Em decorrência desse fato, a comunidade se inseriu em um conflito fundiário durante alguns anos, com início em 2001, que resultou no desalojamento dos moradores, parte em 2003 e o restante em 2007 (AMB, 2008, v. 5). Conforme consta no EIA do Porto Pontal, em princípio os posseiros não aceitaram deixar as terras na expectativa de que ocorresse a regularização fundiária, frente ao que a empresa

instalou cercas para delimitação das áreas de ocupação, evitando, assim, uma possível expansão.

No entanto, moradores indicaram ter a posse de terrenos para além da cerca, remanejando-a para delimitar um perímetro maior, ao que a Empresa Balneária pediu restituição da área judicialmente. Após isso, foram feitas fundações com objetivo de construir novas casas, medida que, conforme relatado no estudo supracitado, tinha por objetivo conseguir mais indenizações. Por fim, em 2003, algumas famílias aceitaram o acordo e foram reassentadas na localidade de Mangue Seco, também em Pontal do Sul; o restante foi reassentado em 2007, conforme já mencionado. Embora sem violência física, esse processo não ocorreu sem que houvesse pressão, por parte da empresa, para o reassentamento (AMB, 2008, v. 5).

A outra vila local, denominada Cachaçal, compreende edificações precárias que margeiam a estrada que faz ligação entre a PR-412 e os terrenos onde funcionavam a Tenenge, a Techint e a CBC. A ocupação da localidade teve como origem a atividade de prostituição, quando da operação dos empreendimentos citados, continuando com a mesma função, mesmo após a desativação dos empreendimentos (AMB, 2008, v. 5). A localização dessas duas vilas pode ser observada na figura abaixo, assim como no mapa do Apêndice 2.

FIGURA 11 - LOCALIZAÇÃO DA VILA CACHAÇAL E DA VILA DOS PESCADORES



Fonte: AMB (2008, v. 5, p. 645)

Há ainda os impactos que atingem três áreas indígenas: a TI Ilha da Cotinga, em Paranaguá, e as aldeias Guavira-ty e Sambaqui, localizadas na TI Sambaqui, em Pontal do Paraná, em processo a demarcação, estando, atualmente, com o *status* de identificadas (ISA,

2019). Sua localização pode ser visualizada na figura abaixo, assim como no mapa do Apêndice 2.

FIGURA 12 - DELIMITAÇÃO DA TI SAMBAQUI



Fonte: ISA (2019, não p.)

7.4. NO FINAL DO CAMINHO TINHA UM POÇO: A TERRITORIALIZAÇÃO INDUSTRIAL-PORTUÁRIA DE PONTAL DO PARANÁ

A baía de Paranaguá possui um histórico portuário datado do século XIX, quando Paranaguá passou a ser reconhecida como cidade portuária, a partir de 1853, embora naquela época fosse apenas um pequeno ancoradouro com trapiches instalados à margem do Rio Itiberê. O desenvolvimento do comércio marítimo demandou a construção de um novo porto. Em 1872, a Enseada do Gato foi escolhida para abrigar o atual porto, denominado Porto Dom Pedro II, sendo construído após 1873 e reinaugurado em 1935 (SCHEIFER, 2008).

Ao longo do tempo, sucessivas crises e reestabelecimentos econômicos, bem como alterações na legislação e na própria estrutura institucional (SCHEIFER, 2008; ABRAHÃO, 2011; APPA; FEESC, 2015), foram moldando e consolidando o Porto de Paranaguá, juntamente ao Porto de Antonina (ambos de incumbência da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA⁴³), como um dos principais portos da América Latina.

Com o desenvolvimento portuário demandando novos espaços, nos anos 1970 houve a expansão de empreendimentos relacionados ao setor portuário e petrolífero para outras

⁴³ A APPA é herança da autarquia Administração do Porto de Paranaguá (APP), criada em 1947, por meio da qual o Estado do Paraná recebeu a concessão da União para exploração do porto de Paranaguá, que se estendeu até 1992 (CUNICO, 2016).

localidades do litoral paranaense. Estudos e debates a nível governamental apontavam para a extensão do Porto de Paranaguá em direção ao balneário de Pontal do Sul, mais especificamente à localidade da Ponta do Poço. Cogitou-se, por exemplo, o uso daquela área para implantação de terminal de cereais. A ideia, decorrente de um estudo indicativo divulgado em 1970 pela Comissão de Planejamento do Estado (Pladep), expôs intenções sobre a utilização dessa área, naquela época já destacando as condições naturais propícias ao recebimento de grandes navios. Não somente seria construído o terminal, mas também deveria ocorrer a abertura de 20 quilômetros de ferrovia, bem como o alargamento da rodovia entre o atual território de Pontal do Paraná e Paranaguá (DIÁRIO DO PARANÁ, 1974). Não obstante, o porto não se expandiu para a área; por outro lado, ocorreu a instalação do “Complexo Industrial da Tenenge” (DIÁRIO DA TARDE, 1979). A Companhia Técnica Nacional de Engenharia (Tenenge) se instalou em 1979, atuando até 1996 com construção de jaquetas de plataformas de petróleo da Petrobrás na Bacia de Campos, no estado do Rio de Janeiro (KRELLING, 2004).

No ano da instalação desse empreendimento, foi instituído o “Polo Industrial da Ponta do Poço”, área de 546 mil metros quadrados destinada a grandes empresas industriais. Outras empresas formaram um consórcio com a Tenenge: a FEM - Fábrica de Estruturas Metálicas LTDA. (subsidiária da Companhia Siderúrgica Nacional), a Redpath Droman Long LTDA. (subsidiária da British Steel Corporation); e a HMC - Heerema Marine Contractor, de fornecimento de plataformas de exploração de petróleo submarino à Petrobrás (DIÁRIO DA TARDE, 1979). Por volta de 1980, a CBC Indústrias Pesadas S.A., empresa representante da Mitsubishi Motors no Brasil, adquiriu terras na região para a produção de equipamentos pesados para indústria portuária e petrolífera. Também se instalou a Techint, tendo funcionamento entre 1980 e 1984 (KRELLING, 2004; SILVA, 2015).

Durante alguns anos, esse canteiro industrial atraiu milhares de trabalhadores, mas, a partir da década de 1990, essas empresas deixaram de construir plataformas na região (KRELLING, 2004; SILVA, 2015; ACE, 2014). Esses empreendimentos, herança de uma primeira onda de industrialização de Pontal do Sul, formam uma espécie de rugosidade no espaço, nos termos de Milton Santos (1980). São formas espaciais herdadas de um momento passado, constituindo-se paisagens técnicas que podem ser periodizadas. É possível verificar as construções e ruínas do que foi esse primeiro “polo industrial da Ponta do Poço”, conforme figuras abaixo (FIGURA 13).

FIGURA 13 - IMAGENS DAS ANTIGAS INSTALAÇÕES DA FEM



Fonte: Acervo próprio (2019)

Em 1995, os Profissionais Práticos do Porto de Paranaguá adquiriram o imóvel da atual empresa Melport. “O terreno localizado às margens da Baía de Paranaguá, próximo ao Canal da Galheta, com profundo calado natural, apontava como vocação⁴⁴ principal a construção de um terminal marítimo” (ACE, 2014, p. 180). Essa característica natural da Ponta do Poço, aos olhos das entidades representativas dos setores comercial e industrial, favorece a área no que tange à ocupação portuária por conta do calado natural⁴⁵, da facilidade de acesso ao alto mar.

A APPA (2015) ressaltou o “perfil vocacional”, confirmada em todos os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZPO) elaborados. No PDZPO de 2012, por exemplo, há a menção da área de expansão em Pontal do Paraná, que deveria ser destinada a atividades portuárias, polo industrial metal mecânico, plataformas de operação offshore, terminais de contêineres, terminais de granéis sólidos (grãos e fertilizantes), terminais de granéis líquidos e terminais de veículos (SEIL *et al.*, 2012). Na figura abaixo, tem-se o projeto em discussão da APPA, na época, sobre a expansão portuária em Pontal do Paraná.

⁴⁴ Destaca-se que esta pesquisa não concorda com o termo ‘vocação’ empregado nesse contexto, uma vez que induz a uma visão naturalizada do território. Nessa perspectiva, errônea, uma situação é dada como natural, quando, na realidade, trata-se de uma imposição instrumental, levando ao entendimento de que, se a localidade não seguir sua “vocação”, não será mais nada. Essa interpretação se aplica ao uso do termo em expressões como ‘vocação turística’, ‘vocação industrial-portuária’, ‘vocação para a conservação’.

⁴⁵ Conforme informação oral da entrevistada da OC2/Mater Natura, o calado natural se encontra justamente em frente ao terreno do Porto Pontal; portanto, os demais empreendimentos não se beneficiariam com essa condição natural. Ademais, a área de manobra dos navios que adentrariam na área do porto precisaria ser dragada. Além disso, o Canal da Galheta necessitaria de aprofundamento diante do trânsito de navios maiores que os até então recebidos no Porto de Paranaguá.

FIGURA 14 - PROJETO DE EXPANSÃO PORTUÁRIA EM PONTAL DO PARANÁ



Fonte: APPA (2012, p. 84)

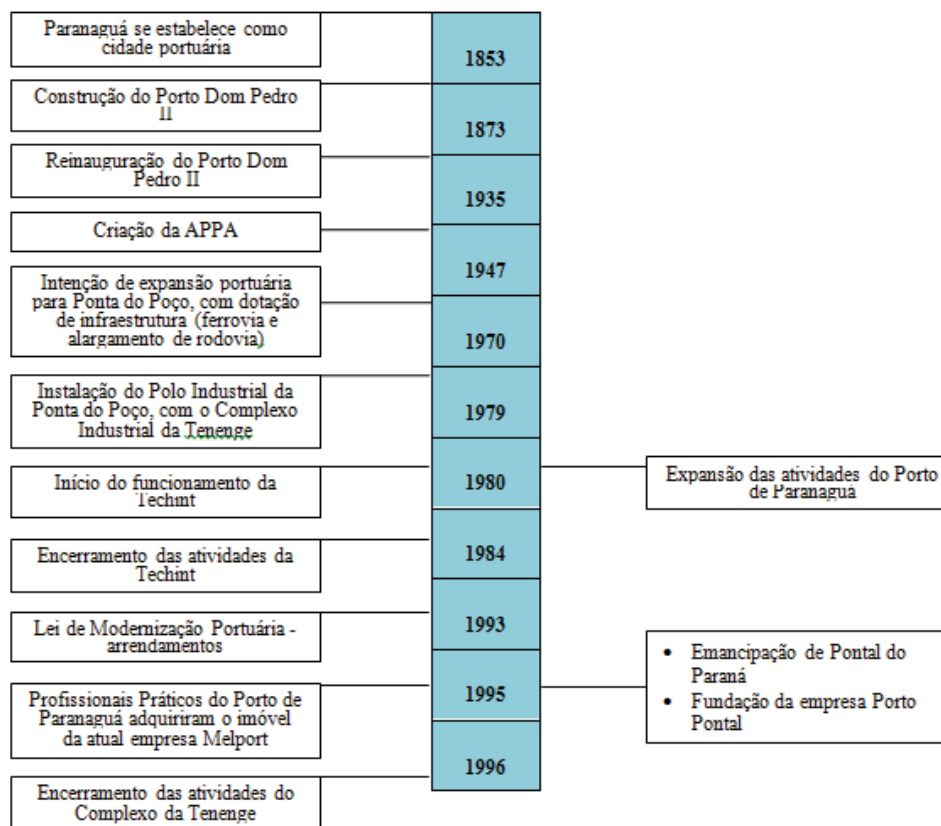
*ZPE: Zona de Processamento de Exportação

Cabe mencionar a Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993), que estimulou a terceirização dos serviços e a diminuição do poder sindical e estipulou uma maior exigência no cumprimento da legislação ambiental portuária (CUNICO, 2016). Essa lei estabeleceu e norteou a adequação dos portos do Paraná ao atual modelo de funcionamento, estrutura e gestão, o que permitiu a criação de diversos terminais, o arrendamento de espaços e equipamentos e o aumento do investimento e da movimentação de carga⁴⁶. Ademais, naquela época o processo de industrialização da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), que teve início na década de 1980, demandou a criação de espaços no Porto de Paranaguá para produtos desvinculados das cadeias produtivas do agronegócio, gerando novas dinâmicas portuárias e diversificando as atividades, conforme observa Abrahão (2011). Essa pesquisadora destaca a instalação de uma série de empresas, com vínculo direto ou indireto com o porto, isto é, relacionadas à atuação no porto e ao uso da vantagem locacional oferecida pela cidade portuária.

Assim, o Porto de Paranaguá expandia suas fronteiras, por demandas oriundas da hinterlândia, e o município teve os usos industrial e portuário intensificado, contexto em que se tornou mais recorrente o discurso de expansão para outras localidades. Na Figura 15, apresentam-se os principais marcos históricos referente ao setor industrial-portuário até 1996.

⁴⁶ Com isso, em 1998, foi criado o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), quando este se tornou concessionário do terminal de contêineres do Porto de Paranaguá (TCP, 2014).

FIGURA 15 - LINHA DO TEMPO COM PRINCIPAIS MARCOS HISTÓRICOS DA EXPANSÃO INDUSTRIAL-PORTUÁRIA NA ENTÃO PARANAGUÁ



Fonte: Elaboração própria

Após isso, na década de 2000, se intensificou a busca pela territorialização industrial-portuária na Ponta do Poço. Uma série de EIA-Rimas foi apresentada com o objetivo de ampliar as áreas portuárias ou de instalar novos empreendimentos em Paranaguá (SOARES, 2009), mas também em Pontal do Paraná. Nesse último município, tem-se os casos da Construtora Norberto Odebrecht S. A. (2002), com vista a operar com montagem de plataformas marítimas para exploração de petróleo, na área que pertenceu à Tenenge (ODEBRECHT, 2013); da Subsea7 do Brasil Serviços LTDA⁴⁷ (2009), que visava a instalar uma base de montagem e embarque de estruturas e dutos submarinos para a exploração e prospecção de petróleo e gás *offshore* (AAT, 2009); da Cattalini Terminais Marítimos LTDA, integrante da sociedade da empresa Melport (2014), visando à instalação de um terminal multifuncional, com parque de tancagem de graneis líquidos, armazém de cargas gerais, base de apoio logístico *offshore* e pátio de container (ACE, 2014). Além disso, ocorreu o

⁴⁷ A empresa foi embargada por conta dos riscos às comunidades tradicionais locais, bem como ao meio ambiente.

reestabelecimento da Techint, em 2005 (OLIVEIRA e SILVA, 2006) e entre 2011 e 2012, com o objetivo de construir plataformas petrolíferas para a extração de petróleo do Pré-sal (PIGOSSO, 2015).

Observa-se também que, desde a década de 1970, a expansão espacial do setor industrial-portuário do litoral do Paraná é almejada e apoiada pelo Estado. Para além disso, outro aspecto de grande importância para as discussões atuais a respeito da implantação do complexo industrial-portuário diz respeito ao fato de a Ponta do Poço ter sido, por bastante tempo, vislumbrada como local para abrigar a ampliação portuária pública do Paraná (desde a década de 1970, conforme citado anteriormente).

Mais recentemente, em meados de 2003, o Governo do Estado vinha desenvolvendo estudos para a criação do “Porto do Mercosul”. Para sua viabilização, aproximadamente 2,25 milhões de metros quadrados de terras foram declarados como utilidade pública⁴⁸ (APPA, 2009)⁴⁹, parte dos quais era propriedade do empreendedor do Porto Pontal. Não obstante, as empresas Balneária Pontal do Sul e Porto Pontal entraram com pedido de liminar contra os decretos, resultando na concessão da liminar pela 22ª Vara Federal, que anulou os decretos citados acima (APPA, 2008a). Cabe mencionar que, naquele momento, o processo de licenciamento do Porto Pontal já estava em curso.

A vantagem locacional da Ponta do Poço é retrata também no Decreto Estadual nº 8.548/2011, que dispõe sobre a elaboração e o desenvolvimento do “Plano Estratégico para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná” (PARANÁ, 2011a), do qual é decorrente o PDS Litoral. No referido decreto, consta a importância do setor portuário para o estado e para a região do litoral do Paraná, destacando “as vantagens locais da Região do Litoral do Paraná como um atrativo para investidores interessados na implantação de indústrias e serviços de apoio à exploração petrolífera da camada do Pré Sal” (PARANÁ, 2011a, não p.). Pode-se verificar que, naquele momento, o Governo Estadual visou a um ordenamento territorial, mediante as vantagens locais do litoral do Paraná.

Tendo em vista o potencial da Ponta do Poço, dois marcos legais corroboraram para a territorialização industrial-portuária. O primeiro é a Lei nº 12.815/2013, a Nova Lei de

⁴⁸ Conforme Decretos Estaduais nº 2.693, 2.694, 2.695, 2.700/2008.

⁴⁹ Na ocasião, o então Governador do Estado do Paraná, Roberto Requião, mencionou: “Nós temos caixa para criar o porto na Ponta do Poço e vemos uma dualidade no Governo Federal. O presidente Lula afirma uma coisa e vem o Ibama realizar audiências públicas para a instalação de um porto privado no local, coisa que é rigorosamente impossível diante da legislação brasileira numa área que é de Paranaguá. O porto público não é de uma empresa só, ele faz toda a economia respirar e permite que pequenas e grandes empresas tenham acesso à importação e à exportação” (APPA, 2009, n. p.)

Modernização dos Portos, regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013 (BRASIL, 2013b). Tratando da exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e das atividades desempenhadas pelos operadores portuários, a lei chancelou a expansão portuária privada, possibilitando que os TUPs⁵⁰ movimentassem também carga própria (BRASIL, 2013b). Esse marco regulatório beneficiou o Porto Pontal, possibilitando seu funcionamento. O outro marco legal foi o Decreto de 11 de fevereiro de 2016, que definiu o novo traçado da poligonal do Porto Organizado de Paranaguá, excluindo a área de abrangência do Porto Pontal (BRASIL, 2016a), conforme pode ser verificado da Figura 16.

FIGURA 16 - TRAÇADO ANTERIOR E NOVO TRAÇADO DA POLIGONAL DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO DE PARANAGUÁ



Fonte: SPU (2016, não p.)

A alteração da poligonal é mencionada, pelos atores sociais que promovem a instalação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura, como uma conquista importante. Na ocasião da alteração, a Fiep-PR⁵¹ mencionou que isso representava “vitória do setor produtivo paranaense” e que ela possibilitaria o destravamento de vários projetos existentes para a implantação de TUPs no litoral paranaense, incluindo o Porto Pontal.

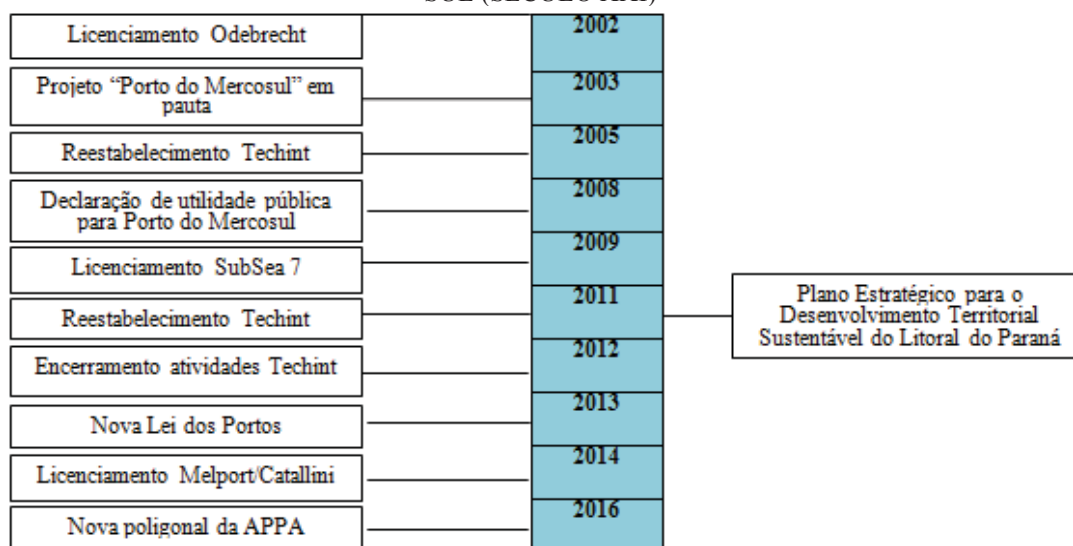
Esses empreendimentos são fundamentais para atender o crescimento da demanda do setor produtivo e trarão maior concorrência na área portuária, resultando em redução de custos logísticos dos produtos paranaenses [...] e tão importante quanto a maior competitividade que eles trarão para as empresas é o desenvolvimento que possibilitarão ao litoral do Estado, com aumento da geração de empregos, renda e arrecadação (FIEP-PR, 2016, não p.).

⁵⁰ Os TUPs têm maior liberdade que os terminais portuários arrendados, como é o caso da dispensa de licitação, bem como flexibilidade na contratação de mão de obra, sem precisar recorrer ao Órgão de Gestão de Mão de Obra Portuária (Ogmo). Além disso, dispensam a contratação de serviço dos práticos e não pagam taxas ao porto organizado, tendo, assim, maior vantagem competitiva.

⁵¹ Informações da Fiep-PR, na fala do Coordenador do G7, grupo do qual fazem parte as principais entidades representativas do setor comercial, industrial e agrícola do estado do Paraná. Disponível em: <<http://agenciafiep.com.br/2016/02/12/governo-publica-decreto-que-altera-poligonal-dos-portos-do-parana/>>.

Essa era, inclusive, uma das ações previstas para o modal portuário, no Plano Estadual de Logística e Transporte do Paraná (Pelt- 2035), do F10P (2016, p. 9): “Alteração da Poligonal para viabilizar instalação de novos Terminais, como exemplo em Pontal do Paraná e no Embocuí-Embuguaçu”. Para a APPA (2016, não p.), a alteração foi vista como possibilidade de “novos investimentos privados, teremos ainda mais competitividade, desenvolvimento e empregos para a região”. Para uma melhor visualização, abaixo apresenta-se a linha do tempo com os marcos teóricos mencionados no presente tópico.

FIGURA 17 - LINHA DO TEMPO DA ESPECULAÇÃO INDUSTRIAL-PORTUÁRIA EM PONTAL DO SUL (SÉCULO XXI)



Fonte: Elaboração própria

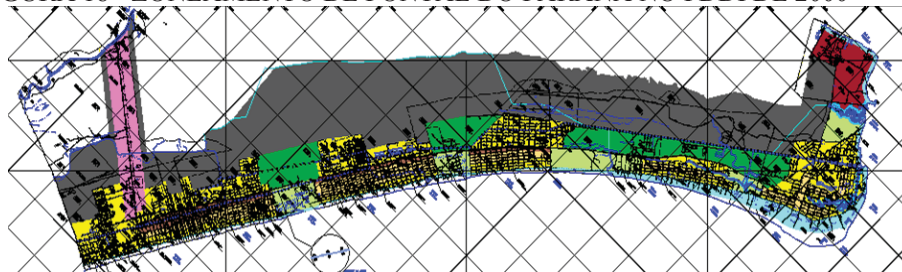
7.4.1. O apoio do Estado à territorialização industrial-portuário

Um dos aspectos mais expressivos no contexto da especulação industrial-portuária da região litorânea diz respeito aos instrumentos de planejamento e ordenamento territorial a nível regional (ZEE; PDS) e municipal (PDDI, sistema viário e demais legislações decorrentes).

O histórico do PDDI de Pontal do Paraná data de 1998, quando foi elaborada uma primeira versão, encaminhada à Câmara Municipal de Pontal do Paraná em 2000 (FIGURA 18); porém, não foi votado na ocasião. Nessa versão, consta uma área reservada para o setor portuário e uma zona industrial na entrada da cidade (PONTAL DO PARANÁ, 2015),

conforme pode ser visto na figura abaixo, estando o setor portuário indicado em vermelho, à direita, e a zona industrial em cor-de-rosa, à esquerda.

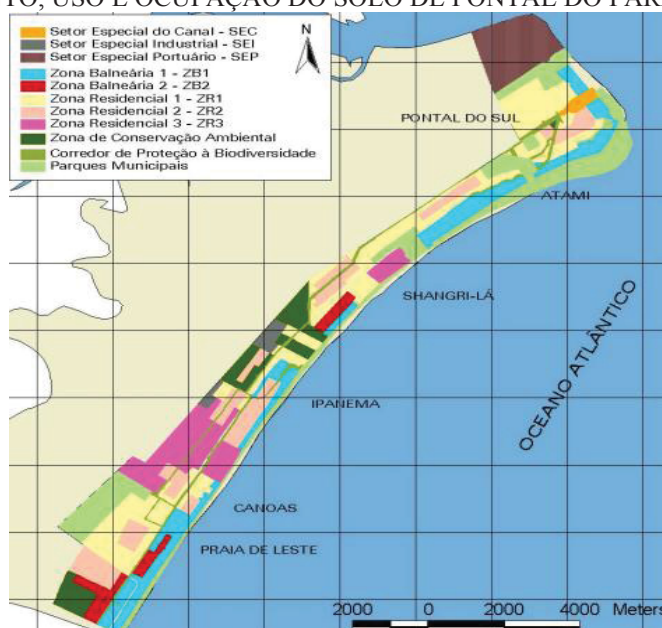
FIGURA 18 - ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI DE 2000



Fonte: Pontal do Paraná (2015)

Em 2001, a aprovação do Estatuto da Cidade tornou o plano obsoleto, para o qual ocorreu uma atualização, apresentada em 2004 (FIGURA 19). Nessa versão já se fez constar o Setor Especial Portuário (SEP) “caracterizado pelo espaço urbano destinado à instalação das atividades portuárias relacionadas ao embarque de passageiros e cargas não perecíveis, desses excluídos os granéis e líquidos de qualquer natureza” (PONTAL DO PARANÁ, 2004, p. 66), embora abarcasse uma área relativamente menor que a apresentada nas versões seguintes. Ademais, o Setor Especial Industrial (SEI) se localizava em meio à cidade, no balneário Ipanema. Essa versão não foi aprovada na Câmara Municipal de Pontal do Paraná.

FIGURA 19 - ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI 2004

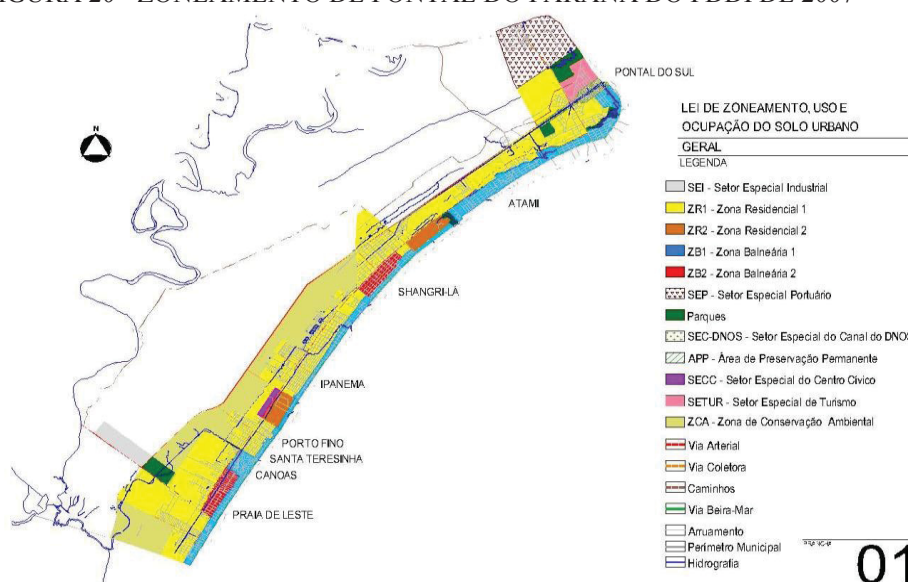


Fonte: Pontal do Paraná (2015, não p.)

Além disso, nesse documento, expressou-se a precariedade da PR-412 e recomendou-se um novo sistema viário, que conectasse a PR-407 à Ponta do Poço (PONTAL DO PARANÁ, 2004). Foi proposta a ampliação das vias arteriais do município, no caso a PR-412⁵², com aumento da faixa de domínio de 20 metros para 50 metros⁵³, implantação de seis pistas de rolamento, ciclovias e área para caminhada de pedestres “compatíveis ao tráfego local e de veraneio. Permitirá a implantação de uma pista para o tráfego pesado, com circulação controlada, para acesso à Zona Portuária” (PONTAL DO PARANÁ, 2004, p. 34).

Em 2007, a Prefeitura de Pontal do Paraná promulgou a Lei Complementar nº 2, a Lei de Zoneamento, uso e ocupação do solo urbano, que não foi aprovada pelo Colit. O zoneamento pode ser observado abaixo, constando a SEP no extremo norte e a SEI na entrada da cidade (FIGURA 20).

FIGURA 20 - ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ DO PDDI DE 2007



Fonte: Pontal do Paraná (2015, não p.)

Em 2014, foi instituída a Lei Complementar nº 009/2014, que dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo de Pontal do Paraná e revoga a Lei Complementar nº 002, de 2007 (PONTAL DO PARANÁ, 2014). Assim como a Lei de 2007, essa nova lei também previu uma ZEP. As ZEPs são

⁵² Via Arterial 1, com implantação e operação regulamentadas pelo Decreto nº 2.809/2008 (PONTAL DO PARANÁ, 2008).

⁵³ Dimensionamento estabelecido pela Lei municipal nº 642/2006 (PONTAL DO PARANÁ, 2006).

[...] as áreas que por suas características locacionais devem ter usos específicos para utilização dessa infraestrutura, sendo caracterizado pelo espaço destinado às instalações das atividades portuárias, das indústrias afetas ao desenvolvimento dessa atividade, da indústria mecânica pesada naval, todas relacionadas ao embarque e desembarque de cargas, passageiros e de serviços marítimos em alto mar, bem como atividades que lhe são complementares (PONTAL DO PARANÁ, 2014, não p.).

Na ocasião da Reunião Ordinária (s. n.) do Colit, em 20 agosto de 2015, durante a qual o PDDI foi apresentado aos conselheiros, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná mencionou as diferenças entre os planos de 2007 e 2014:

[...] o que tem de diferente do plano de 2007 para o de 2014 é que existem situações de ordem econômicas que forcem discutirmos e liquidarmos este assunto, que é a implantação do Porto Pontal [...] O porto que tanto se fala, é um dos focos de conflito da aprovação do plano, existem os entraves da legislação que dificultam. O que está se fazendo é alterar a legislação para compatibilizar a implantação do porto (PONTAL DO PARANÁ *apud* COLIT, 2015, não p.⁵⁴).

Após essa reunião e adequações, o PDDI passou pela apreciação do Colit mais duas vezes, sendo aprovado na 68ª Reunião Ordinária, em 20 de dezembro de 2016, mesmo sob questionamentos por parte de alguns conselheiros. Cabe ressaltar novamente que, nessa versão do PDDI, houve supressão de um setor da zona rural, denominado “Setor Especial do Maciel”, que dizia respeito à Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel (PONTAL DO PARANÁ, 2007), invisibilizando, assim, a existência de dita comunidade.

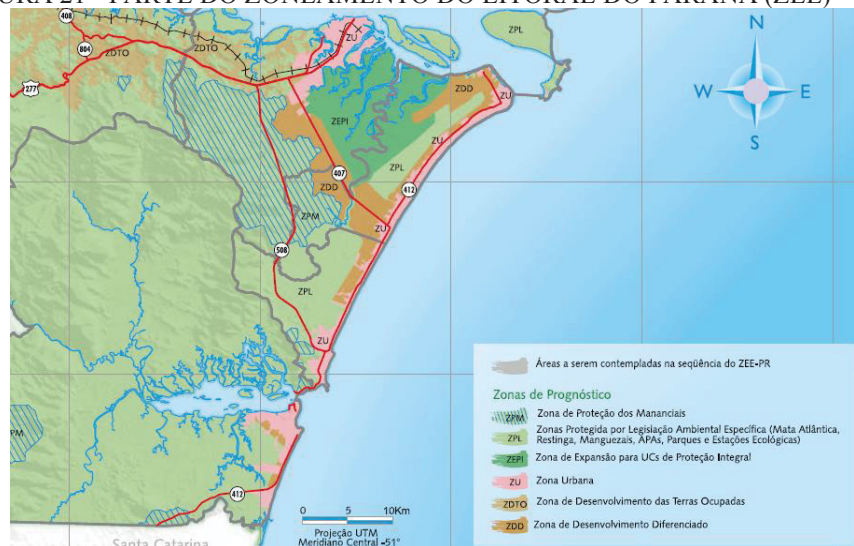
Também em 2016 foi aprovado o ZEE do litoral do Paraná, instituído pelo Decreto Estadual nº 4.996/2016 (PARANÁ, 2016). O documento, coordenado pela extinta Sema e pelo ITCG, objetiva orientar a distribuição espacial das atividades econômicas, levando em consideração a importância ecológica do meio, bem como as limitações e potencialidades dos ecossistemas, subsidiando assim as políticas públicas do Estado para a região (CUNICO, 2016). O ZEE define as zonas conforme as características ou “vocações” de cada espaço definido. Em Pontal do Paraná, estão presentes a Zona Urbana (ZU), a ZDD, a Zona de Expansão para Unidades de Conservação de Proteção Integral (ZEPI) e a Zona Protegida por Legislação Ambiental Específica (ZPL) (CUNICO, 2016).

Com foco especial na ZDD, ressalta-se que ela corresponde à “faixa de terras marginais aos eixos viários principais recobertos de forma descontínua por mata atlântica de restinga parcialmente degradada pela intervenção humana, com tendência potencial para expansão urbana, portuária e industrial” (CUNICO, 2016, p. 315). Verifica-se que a Ponta do

⁵⁴ Fala transcrita do Secretário Municipal de Habitação e Assuntos Fundiários de Pontal do Paraná.

Poço está inserida da ZDD (FIGURA 21), inclusive o território tradicional pesqueiro da Comunidade do Maciel, como bem destaca Cunha (2018).

FIGURA 21 - PARTE DO ZONEAMENTO DO LITORAL DO PARANÁ (ZEE)



Fonte: Cunico (2016, p. 305)

A ZDD equivale à ZEP, no PDDI de Pontal do Paraná. Essa área foi reajustada durante a elaboração do ZEE, ou seja, no início dos estudos do zoneamento, a área correspondente ao ZDD era menor, tendo sido expandida até a entrega do documento.

Cabe mencionar ainda que o ZEE indica o congestionamento nos fluxos de veículos, principalmente nas vias de acesso e interligações ao longo da costa, como a PR-407 e PR-412 (FIGURA 22), e que essas vias, ao receberem a sobrecarga, terminam cumprindo a função de vias arteriais.

FIGURA 22 - IMAGENS DA PR-412 E SEUS USUÁRIOS

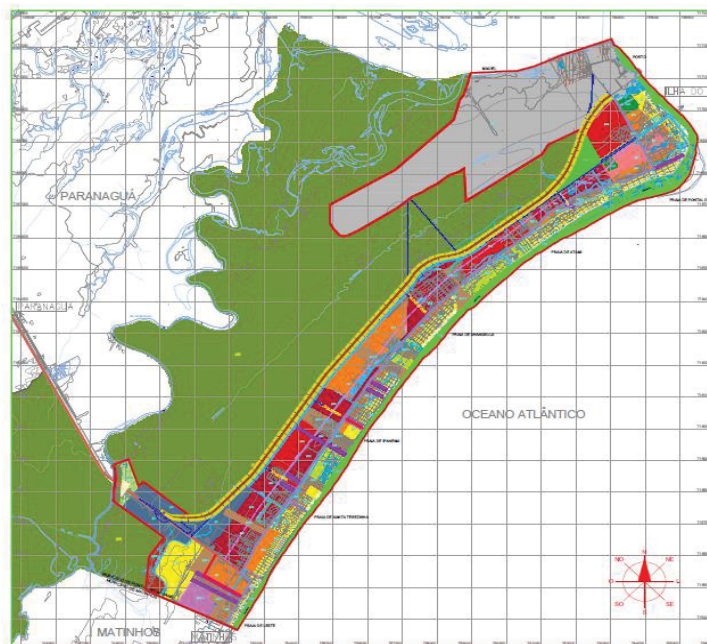


Fonte: Acervo próprio (2019)

O zoneamento aponta, assim, como uma das restrições da região a conectividade territorial por precárias vias terrestres e marítimas, prejudicando o trânsito da população local e dos visitantes, recomendando a ampliação e implantação de um Sistema Rodoviário Estadual Local (CUNICO, 2016).

O Art. 34, do Decreto Estadual nº 4.996/2016, impõe que os planos diretores dos municípios da região submetidos à aprovação do Colit deveriam ser reformulados orientando-se pelas diretrizes e recomendações apresentadas no ZEE (PARANÁ, 2016). Assim, em 2017, foi aprovado o PDDI de Pontal do Paraná (PARANÁ, 2017), com o zoneamento apresentado na figura abaixo, sendo a zona cinza a ZEP.

FIGURA 23 - ZONEAMENTO DE PONTAL DO PARANÁ NO PDDI DE 2017



Fonte: Pontal do Paraná (2017, não p.)

Somado a isso, durante a elaboração do ZEE, em 2011, foram elencadas outras infraestruturas previstas ou necessárias. Por conta dessa demanda e para ser construído concomitantemente ao ZEE, foi promulgado o Decreto Estadual nº 2.647/2011, que dispõe sobre elaboração e desenvolvimento do Plano Estratégico para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná⁵⁵. O decreto considerava o “potencial econômico promissor,

⁵⁵ Atualmente denominado PDS Litoral, é desenvolvido por um consórcio, com financiamento do Banco Mundial.

capaz de gerar níveis elevados de emprego e renda para a sua população e para todos os paranaenses, a partir das atividades de turismo, de transportes e logística, da indústria e do comércio [...]” (PARANÁ, 2011, não p.). Ademais, considerava ainda que

[...] as instalações portuárias são equipamentos essenciais para a inserção da economia paranaense e brasileira nos fluxos globais de comércio, e estão sendo pressionadas pela crescente demanda de transporte marítimo, impondo a urgente necessidade de modernização e expansão;
as vantagens locacionais da Região do Litoral do Paraná como um atrativo para investidores interessados na implantação de indústrias e serviços de apoio à exploração petrolífera da camada do Pré Sal.

Destaca-se que, além desses setores específicos, não há menção a nenhum outro, nem mesmo ao setor do turismo. Apenas adiciona-se a legislação pertinente à regulação do uso do solo e da terra. Há uma ênfase na modernização da região por meio da expansão industrial-portuária.

A iniciativa de elaboração do plano foi “praticamente emergencial”, por conta da especulação industrial-portuária, voltada, em especial, para a exploração do Pré-Sal. Também contribuíram para tal apressamento as particularidades dos terrenos e a função portuária já estabelecida em Paranaguá e Antonina. Por outro lado, não havia documentos e estudos que subsidiassem o planejamento para que esse uso ocorresse de forma ordenada (COLIT, 2011⁵⁶). Dessa forma, o plano deveria ser elaborado concomitantemente ao ZEE.

Como destacado anteriormente, um levantamento prévio constatou diversas obras demandadas para Pontal do Paraná, entre ferrovia, canal de macrodrenagem, construção de dutos de transporte de gás, de interceptores e dutos de saneamento e de linhas de transmissão de energia elétrica (PARANÁ, 2011b). Assim, passou-se a planejar um conjunto de obras de infraestrutura para Pontal do Paraná, que viria a ser denominada de Faixa de Infraestrutura, sendo uma rodovia (PR-809) o componente mais acionado na arena do conflito.

⁵⁶ Fala transcrita do Secretário Estadual de Meio Ambiente.

8. O CONFLITO SOCIOAMBIENTAL

Mas como chegamos a nos convencer de que ‘não há alternativa’? [...] É simplesmente porque nos faltam a vontade, a coragem e a perspicácia para propor alternativas e buscar ativamente pô-las em prática? Ou há aí algo mais em ação? (David Harvey, 2004a)

8.1. A GENEALOGIA DO CONFLITO: DO PORTO PONTAL À FAIXA DE INFRAESTRUTURA

O histórico do conflito remonta a 1994, quando da compra do terreno que pertencia à CBC Indústrias Pesadas S.A., pela Empresa Balneária Pontal do Sul S.A. (SÃO PAULO, 1994). No ano seguinte, foi fundada a empresa “Porto Pontal do Paraná Importação e Exportação LTDA”, e, em 1996, foi solicitada a autorização do Ministério dos Transportes (MT) para exploração de terminal de uso privativo misto.

A autorização foi concedida naquele mesmo ano⁵⁷, firmando um Contrato de Adesão entre a União, por meio do MT e da empresa supracitada (MT; PORTO PONTAL, 1996), mas foi reafirmando na década seguinte, após procedimento de fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que averiguou que o terminal autorizado não havia sido completamente implantado (JCR, 2006a).

Sobre isso, cabe destacar que, tendo em vista que havia se passado mais de uma década do projeto autorizado, em 2009, foi firmado um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) (nº 003/2009-SPO), pelo qual o Porto Pontal assumiu compromisso de regularizar a implantação do terminal no prazo de 24 meses. A empresa interpôs recurso administrativo, visando à reforma parcial da decisão da Antaq⁵⁸, a fim de obter autorização para a modernização, com inclusão de áreas, sem a determinação de adequação aos novos marcos regulatórios.

Não obstante, a abertura do processo de licenciamento ambiental foi solicitada em outubro de 2005 (PORTO PONTAL, 2018), com apresentação do “Projeto Porto Pontal”, com memorial descritivo, em novembro (JCR, 2006a). O empreendimento se justificava, naquele momento, pelas “altas taxas de ocupação no Porto de Paranaguá, o congestionamento

⁵⁷ Informação retirada do Processo 50000001399199615-10-05-15 (MP-PR).

⁵⁸ Havia duas possibilidades: adequar o Terminal ao regime normativo vigente na época (Decreto nº 6.620/2008 e Resolução nº 1660-ANTAQ) ou retomar o projeto inicialmente apresentado ao MT, sob pena de sofrer a penalidade.

verificado nos demais Portos da Região, filas de caminhões e a espera média de 2,2 dias por navio para atracação no Porto de Paranaguá” (JCR, 2006b, p. 4).

Verifica-se nos documentos analisados no início do processo de licenciamento que o discurso sobre a importância do porto se dava pelo “estrangulamento do aparato portuário” (JCR, 2006b, p. 4). O discurso versava sobre a importância da expansão portuária em uma escala mais ampla. Não se mencionavam os impactos positivos, em especial sobre o meio socioeconômico, em particular para o município de Pontal do Paraná.

Em 2007, ocorreu a incorporação da Terpar – Terminais Portuários do Paraná S.A. à empresa Porto Pontal Importações e Exportações S.A. (PORTO PONTAL, 2018). Nesse mesmo ano deu-se início ao debate entre o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e empreendedor a respeito da necessidade de uma via alternativa à PR-412 (IBAMA, 2009), o qual será descrito no tópico a seguir. Decorrente da apresentação do EIA-Rima ao órgão licenciador, em 2009 foi emitido o Parecer Técnico nº 231/2009⁵⁹, solicitando alterações no estudo. A Licença Prévia (LP) foi concedida em novembro de 2010. Não obstante, o Ibama apresentou 22 condicionantes, sendo uma delas referente ao acesso rodoviário.

Em adição, em 2010, iniciou-se o processo junto à Fundação Nacional do Índio (Funai) (Processo 08620.002893/2010) (FUNAI, 2010)⁶⁰. Em fevereiro de 2011, após verificação da proximidade do projeto com as TI Sambaqui⁶¹, em Pontal do Paraná (distando nove quilômetros), e Ilha da Cotinga, em Paranaguá (distando três quilômetros), a Funai

⁵⁹ A título de informação, quando da solicitação de autorização para funcionamento, junto ao MT, o terminal descrito era destinado à movimentação de carnes, pescados, frangos, frutas e produtos alimentícios. Quando se realizou o segundo contrato, o terminal se destinaria ao transporte de produtos de cargas seca convencionais, frigorificadas, containerizadas e a granel (JCR, 2006a). No Projeto apresentado para abertura do processo licenciatório, de 2005, consta que o empreendimento contaria com terminal de contêineres; terminal de contêineres vazios; terminal para movimentação de produtos sólidos a granel; e terminal para movimentação de produtos líquidos a granel. Em adição, no “Projeto Conceitual: Memorial Descritivo – Instalações Hidráulicas”⁵⁹, de dezembro de 2006, constam três terminais especializados, quais sejam: de contêineres, de grãos e fertilizantes e de grãos líquidos para movimentação de álcool e derivados de petróleo (JCR, 2006b). Sobre isso, uma das informações destacadas no Parecer Técnico nº231/2009 – e que é acionada nos discursos dos envolvidos no conflito – é o fato de que, embora no requerimento de licenciamento não seja apresentado o transporte de grãos sólidos e líquidos, “no item ‘Áreas e projetos de expansão’ é apresentada a possibilidade do Porto Pontal movimentar esse tipo de carga caso haja saturação do Porto de Paranaguá” (IBAMA, 2009, p. 6). Desse modo, o próprio órgão chama atenção para a possibilidade de expansão dos produtos transportados no referido terminal, indicando que o argumento de ser um “porto limpo” seria desmantelado conforme a operação do mesmo e necessidade de escoamento de produção.

⁶⁰ FUNAI. Processo nº 08620.002893/2010. Brasília: Funai, 2010. Processo acessado por meio de autorização de pedido de vistas à Colic/Funai.

⁶¹ A TI Sambaqui não é demarcada, está em fase de estudo para demarcação (Portaria nº 528/PRES, de 14 abr. 2010).

manifestou ao Ibama a necessidade de acompanhamento no processo de licenciamento ambiental (FUNAI, 2011)⁶². O órgão indigenista considerou, também, a necessidade de estudos de impacto nas TIs supracitadas⁶³.

Sobre isso, em 2013, foi concedida a renovação da LP (IBAMA, 2013); no entanto, isso ocorreu sem prévia oitiva da Funai. Por esse motivo, em fevereiro de 2014 o Procurador Federal da Funai requereu a suspensão da licença⁶⁴, mas a Justiça Federal não acatou, considerando o exposto pelo empreendedor, que afirmou ter seguido os devidos procedimentos para a participação da Funai no processo; portanto, a Funai não apenas foi notificada, mas também teve acesso aos documentos.

Em julho de 2014, a LP foi suspensa para devido encaminhamento do ECI. Mediante essa situação, em agosto, a Funai encaminhou ao empreendedor o TR para o ECI⁶⁵. Em 2015, o Ibama emitiu Parecer Técnico e concedeu a Licença de Instalação (LI), atendendo à apresentação de novos estudos relacionados à via de acesso (IBAMA, 2015), sendo necessária, no entanto, a anuência da Funai, que foi concedida em março de 2020 (FUNAI, 2020).

Em maio de 2016, a área do Porto Pontal foi declarada área de utilidade pública pelo Governo Federal, “obra essencial de infraestrutura portuária de interesse nacional destinada ao serviço público de transporte marítimo” e “permitindo, com isso, a supressão de vegetação da Mata Atlântica” (BRASIL, 2016b, não p.).

No momento, o impedimento para a instalação do empreendimento é a alternativa locacional referente à via de acesso terrestre. O acesso ao empreendimento Porto Pontal é motivo de preocupação desde o início da operação da empresa. Com acessos precários, especialmente para movimentação de carga pesada, um novo acesso se faz necessário. O tema da alternativa de acesso viário é recorrente nos documentos do órgão licenciador, tanto em pareceres, reuniões e ofícios quanto nas licenças concedidas (IBAMA, 2009; IBAMA, 2010a; IBAMA, 2015; BIODINÂMICA, 2017). O órgão deixa claro que a viabilização de um novo acesso rodoviário ao Porto Pontal é fundamental para sua viabilidade ambiental. O acesso

⁶² FUNAI. Ofício nº 103/2011/DPDS-FUNAI-MJ. Brasília: Funai, FEV. 2011. Processo acessado por meio de autorização de pedido de vistas à Colic/Funai.

⁶³ Informação obtida no Processo 08620.002893/2010, acessado por meio de autorização de pedido de vistas à Colic/Funai.

⁶⁴ Informação obtida no Processo 08620.002893/2010, acessado por meio de autorização de pedido de vistas à Colic/Funai.

⁶⁵ Informação obtida no Processo 08620.002893/2010, acessado por meio de autorização de pedido de vistas à Colic/Funai.

rodoviário deveria ser significativamente melhorado, sendo a construção da via alternativa e a duplicação e adequação estrutural da PR-407 apontadas como “condições essenciais para a viabilidade, instalação e operação do empreendimento” (IBAMA, 2010b, p. 2).

Assim, além da precariedade da PR-412, foi enfatizada a situação da PR-407, que “não possui estrutura nem capacidade adequada para suportar veículos de carga pesada” (IBAMA, 2010b, p. 2). Portanto, concluiu-se que “a situação atual dessas duas rodovias inviabilizam o fluxo de caminhões com o objetivo de atender ao porto, e portanto, inviabilizam ambientalmente o empreendimento” (IBAMA, 2010b, p. 2).

Ademais, em 2008, a então Secretaria Especial de Assuntos Rodoviários do Paraná informou que as rodovias PR-412 e PR-407, em suas condições naquele momento, não tinham “suporte para o tráfego de veículos pesados para atendimento do Porto Pontal, sendo requerida construção de vias paralelas e essas rodovias, com capacidade estrutural para este tráfego” (IBAMA, 2009, p. 3). A secretaria supracitada afirmou que o início dos estudos e projetos para duplicação da PR-407 que seria executada pela Concessionária Ecovia estava previsto para 2014⁶⁶ e tinha por objetivo “atender somente a tráfego de veranistas, turistas e dos moradores dos municípios do litoral paranaense” (IBAMA, 2009, p. 8).

Conforme observa Abrahão (2011, p. 17), essa dotação de infraestrutura para zonas industrial-portuárias é comum, pois, “como parte de um território articulado pela função econômica, o porto interliga os lugares e é interligado a eles, apenas essa interligação é capaz de garantir sua atividade. Ativar o porto requer que se configure a rede que o conecta ao território estruturado para produzir”.

Sobre isso, o governo municipal já buscava viabilizar a dotação de infraestrutura viária desde 2004. Tal fato constava tanto nos documentos de ordenamento municipais quanto nos documentos do Porto Pontal. No Memorial Descritivo, por exemplo, já se mencionava que a Prefeitura de Pontal do Paraná fez constar no PDDI de 2004 uma nova rodovia, uma via arterial que viria a dar acesso direto ao terminal (JCR, 2006), conforme citado anteriormente.

A proposta teve andamento com realização do Estudo de Viabilidade Ambiental Prévia (EVAP), em 2007, que concluiu que se faziam necessários ajustes ao projeto inicial do que se denominou “Corredor Viário Industrial Oeste”, tendo em vista que implicava a

⁶⁶ Cabe salientar que a duplicação da rodovia ficou limitada a 3,5 quilômetros, conforme TAC firmado entre DER e Ecovia, assinado em dezembro de 2015 pelo então Governador Beto Richa (PSDB) (DER; ECOVIA, 2015). Assim, isentou-se a concessionária de duplicação da via citada, o que constitui um problema para o acesso do tráfego pesado com destino ao complexo industrial-portuário.

fragmentação e o isolamento de áreas naturais em bom estado de conservação. Destarte, elaborou-se um novo documento, deslocando o traçado anterior para leste, ficando mais próximo à ocupação urbana (BIODINÂMICA, 2017). Naquele ano, já era consolidada a ideia de uma nova rodovia. O próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresentou a proposta em reunião no Conselho Estadual do Meio Ambiente (Cema) e no Colit (DNIT, 2007; COLIT, 2008a; PGE, 2008a). Na mesma apresentação, o órgão avaliou que “a possibilidade de implantação de um novo porto em Pontal do Paraná, aliada da existência de área reservada pela aeronáutica para implantação de um aeroporto de cargas, torna necessária uma nova ligação deste com as rodovias BR-277 e BR-101” (DNIT, 2007, não p.), apontando também a possibilidade da reativação da antiga pista de pouso.

Em abril de 2008, o empreendedor informou ao Ibama que a alternativa locacional referente às vias de acesso ao porto seria a ‘Via Arterial’ (IBAMA, 2009). Em agosto do mesmo ano, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná encaminhou ao órgão licenciador do Porto Pontal o projeto conceitual, aprovando a previsão de construção da Via Arterial 1 (IBAMA, 2009). No âmbito municipal, havia sido recém-publicado o Decreto Municipal nº 2.809/2008 sobre a implantação da via.

Concomitantemente, estava sendo elaborado o EIA-Rima do empreendimento, diagnosticando que: a) a rodovia PR-412 tem pista simples, com trechos sem acostamento, e passa pelos núcleos urbanos de vários balneários; b) os problemas de tráfego e segurança da PR-412, no trecho entre a PR-407 e a Ponta do Poço, são bastante conhecidos, principalmente em temporada e feriados; c) a estrada apresenta diversas deficiências, em especial por desempenhar a dupla função de estrada e de via urbana; d) a relação entre a demanda presente e a capacidade já se encontra gravemente comprometida, de forma que, mesmo com melhorias, a PR-412 não teria condições de suportar um incremento significativo de circulação de veículos, especialmente de caminhões de transporte de carga. Assim, se constatou que o acesso terrestre era “o principal entrave para a implantação do TCPP na Ponta do Poço” (AMB, 2008, v. 3, p. 9).

Portanto, o prognóstico foi que a piora das condições de trafegabilidade da PR-412 pela movimentação relacionada ao empreendimento portuário, já saturada em certos momentos do ano, seria um impacto parcialmente reversível, por meio de medidas de adequações nessa rodovia e “fundamentalmente, com a construção de uma estrada alternativa por onde possam entrar e sair os caminhões” (AMB, 2008, v.7, p. 177). O documento aponta

também, como medida mitigatória referente à inibição de afluência de turistas e de investimentos em turismo, a construção da nova via de acesso à área portuária do município. Assim, fica evidenciado o caráter condicionante da PR-809.

A PR-407 também é abordada no EIA do empreendimento portuário, constando que ela seria insuficiente, especialmente para a demanda de temporada, por não possuir fundações nem estrutura adequada para suportar trânsito massivo de veículos de carga pesada, além de ter pistas simples (AMB, 2008, v.6). Portanto, a demanda não seria suprida apenas com a melhoria na PR-412, tampouco com a construção de uma nova via, caso a PR-407 continuasse com a estrutura que tinha até então.

Em abril de 2008, o empreendedor informou ao Ibama que a alternativa locacional referente às vias de acesso ao porto seria a Via Arterial 1, que seria implantada pelo governo municipal de Pontal do Paraná (IBAMA, 2008), ressaltando a consonância entre governo municipal e o empreendimento portuário. Assim, em 2009, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná solicitou ao Ibama abertura do processo de licenciamento do Corredor Viário Industrial Oeste. Em 2010, no entanto, informou-se ao Ibama que o licenciamento da obra passaria a ter como empreendedor o Governo do Estado e como órgão licenciador o IAP (BIODINÂMICA, 2017).

O governo estadual passou a ter maior expressividade na viabilização do empreendimento portuário, em especial após janeiro de 2010, quando do início da gestão do ex-Governador Beto Richa. Destarte, posta a necessidade de adequação viária para escoamento da produção, de modo a não impactar ainda mais a PR-412, que naquele momento se encontrava em más condições de trafegabilidade, deu-se início à construção do projeto no âmbito do governo estadual.

Em 2013, quando o governo estadual iniciou o processo de licenciamento junto ao IAP, considerou-se adequado o licenciamento de uma Faixa de Infraestrutura que congregasse os outros projetos previstos para o litoral, verificados durante a elaboração do ZEE (BIODINÂMICA, 2017). Nesse sentido, em outubro de 2014, apresentou-se a proposta de parceria entre o Porto Pontal e o Governo do Estado, representado pela Seil e pelo DER. Na carta que apresenta a proposta, mencionou-se que a construção da Faixa de Infraestrutura se justificava pela evolução dos indicadores socioeconômicos da região, com incremento considerável da população, tendendo ao crescimento nas décadas seguintes. Assim, o documento trouxe uma justificativa mais ampla do que o fato de a rodovia ser uma

condicionante para o porto. Isso se explica pelo fato de tratar-se de mais de uma obra, as quais contemplam outros objetivos, como é o caso do canal de macrodrenagem. Diante dessa situação, a carta apresentou a seguinte análise:

[...] há que se considerar que a atual infraestrutura e traçado da RODOVIA PR-412, ora utilizada como acesso ao MUNICÍPIO DE PONTAL DO PARANÁ, não representa a forma mais eficiente e equilibrada, logística e socialmente para atendimento das necessidades dos municípios, do comércio e do turismo local (SEIL, 2014, não p.).

Verifica-se, nesse fragmento, que começou a ser utilizado o argumento de uma nova via para atendimento de outras demandas que não a portuária.

Após assinatura do Termo de Cooperação com o Porto Pontal, por meio do qual a empresa custeou o “Projeto de Infraestrutura em Pontal do Paraná – Plano de Trabalho”, apresentado pela Seil, em fevereiro de 2015, gerou-se um projeto de uma faixa de aproximadamente 24 quilômetros. Na versão inicial desse projeto, constava não apenas uma rodovia, mas também canal de macrodrenagem, rede de transmissão de energia elétrica, ferrovia, gasoduto, tubulação de água e de esgoto (ENGEMIN, 2016a).

Denominada “Faixa de Infraestrutura”, esse aglomerado de componentes está inserido no que o ZEE indicou como ZDD, ZU, além de ZPL (sambaquis e comunidades indígenas) (BIODINÂMICA, 2017). Tem-se, então, o início de uma nova fase do conflito, que até então era um conflito latente, passando a ser um conflito manifesto, tendo como ponto central a necessidade de provimento de infraestrutura para atendimento privado, que geraria considerável impacto ambiental.

Em 2016, foi apresentado o EIA-Rima da Faixa de Infraestrutura (ENGEMIN, 2016a; 2016b). A primeira audiência pública ocorreu no dia 23 de janeiro de 2017, em Praia de Leste. Devido ao grande número de questionamentos e sua impugnação, uma segunda audiência pública aconteceu no mês de maio de 2017. Cabe ressaltar que a primeira audiência aconteceu em um momento do ano em que havia presença massiva de veranistas e quando costuma haver tráfego intenso e conflitos de uso na PR-412.

Em 2017, foi entregue o ECI referente à Faixa de Infraestrutura, realizado pela empresa Biodinâmica. Em trecho explicativo sobre a obra, o plano destaca que

[...] o empreendimento visa atender às necessidades do município de Pontal do Paraná, além de viabilizar instalações industriais e comerciais futuras na área localizada na Ponta do Poço, denominada Zona Especial Portuária, reduzir as

deficiências do atual atendimento aos balneários e, ao mesmo tempo, formar uma espécie de “barreira física” à ocupação urbana para oeste, em área de Mata Atlântica e consoante com o Zoneamento Ecológico-econômico do Litoral, denominada Zona Protegida por Legislação Específica (BIODINÂMICA, 2017, p. 2).

Ainda sobre esse documento, aponta-se que a Faixa de Infraestrutura contribuiria para a ativação da economia regional, com aumento da produção, geração de renda e criação de empregos (BIODINÂMICA, 2017), respaldando, assim, sua relevância para o crescimento econômico, enquanto a PR-412 seria futuramente readequada para sanar necessidades de longo tempo de moradores e visitantes. O documento expressa claramente a importância da Faixa de Infraestrutura para o complexo industrial-portuário ao mencionar que

[...] as empresas instaladas na Zona Especial Portuária dependem de boas condições de acesso para não perderem competitividade, e há muitas outras que pretendem se instalar na região, atraídas pelas facilidades de instalação portuárias previstas e pela melhoria das condições dos acessos e escoamento de produtos via componente da Faixa de Infraestrutura (BIODINÂMICA, 2017, p. 27).

Com isso, afirma-se que as empresas instaladas dependem de boas condições de acesso, com risco de perderem competitividade, ao mesmo tempo em que a melhoria é condicionante para vantagem competitiva e consequente atração de empreendimentos. Essa situação representa uma das características das chamadas chantagens locacionais, bem como das alternativas infernais. Se não há estrada, não há empreendimentos e, na visão do empreendedor, não há crescimento econômico.

Em novembro de 2017, durante a 71ª Reunião Ordinária, o Colit aprovou a LP da Faixa de Infraestrutura, elencando condicionantes para as obras da rodovia, do canal de macrodrenagem e da linha de transmissão de energia elétrica, bem como do compartilhamento da área a ser instalado o canal de macrodrenagem com tubulações da Sanepar (COLIT, 2017a). Com a aprovação, permitiu-se o prosseguimento do processo, especialmente em relação a outras fases de estudo sobre os impactos. Embora o requerimento de licenciamento ambiental no IAP contemplasse todos os componentes, a ferrovia e o gasoduto foram vetados do licenciamento e poderão ser objeto de estudos e projetos posteriores, norteados pela demanda da ZEP. O projeto da linha de transmissão de energia também foi postergado e, igualmente, dependerá da demanda dos empreendimentos da ZEP, bem como da existência de uma estação transformadora (BIODINÂMICA, 2017). Assim, a Faixa de Infraestrutura tem

como representação gráfica o abaixo exposto (FIGURA 24), sendo o lado direito da figura a direção leste do município.

FIGURA 24 - PROJETO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA INICIAL E ALTERADO



Fonte: Engemin (2016b, p. 5); Seil (2018 *apud* RÁDIO LITORÂNEA, não p.)⁶⁷

Embora contemple outras obras, a mais comentada na arena do conflito é a rodovia (PR-809), trecho de aproximadamente 18 quilômetros, de pista simples, com traçado paralelo à PR-412, entre Praia de Leste e a ZEP (FIGURA 25)⁶⁸. É possível verificar o traçado também no Apêndice 2.

FIGURA 25 - TRAÇADO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA⁶⁹



Fonte: Engemin (2016b, p. 3)

Em 18 de março de 2018, a UFPR conseguiu uma liminar, concedida pela 11ª Vara Federal de Curitiba, para assegurar vistas do processo da LP da Faixa de Infraestrutura, uma

⁶⁷ Disponível em: <<https://radiolitoranea.com.br/justica-concede-liminar-que-suspende-desapropriacao-de-terras-para-obra-da-faixa-de-infraestrutura-no-litoral-do-parana/>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

⁶⁸ A figura apresenta a ZEP conforme constava no PDDI de 2004. No ZEE e no PDDI de 2017, a ZEP abrange uma área consideravelmente maior, o que é de desconhecimento da população.

⁶⁹ Na figura, apresentada no EIA-Rima da Faixa de Infraestrutura, a ZEP aparece de forma limitada, como constava no PDDI de 2004.

vez que as vistas do processo lhe foram negadas na ocasião da 71ª Reunião Ordinária do Colit⁷⁰ (UFPR, 2018a). No entanto, a liminar foi ignorada pelo governo estadual. No dia 20 de março, foi assinado o Despacho nº 40/2018-SEFA/GS, autorizando a realização de concorrência pública para a contratação de empresa para execução dos serviços de implantação da PR-809 e melhorias dos acessos viários (BIODINÂMICA, 2017). Após oito dias, foi publicado o Decreto nº 9.111/2018, transformando em área de utilidade pública para fins de desapropriação de terras para construção da Faixa de Infraestrutura (PARANÁ, 2018b). E, em abril daquele ano, a Seil começou as negociações para as desapropriações de terrenos ao longo do trajeto da Faixa de Infraestrutura.

Em junho, o edital para construção da Faixa de Infraestrutura foi suspenso pelo DER⁷¹. Em 10 de outubro, a 3ª Vara da Fazenda Pública da RMC suspendeu o decreto de permissão para desapropriação de terras próximas à construção da Faixa de Infraestrutura. Porém, dezesseis dias depois, o TJ-PR derrubou a liminar que suspendia desapropriações, sob alegação de não haver riscos de dano ambiental na desapropriação por si só e de haver possibilidade de verificar os dados apenas quando da implementação da obra⁷². Em outubro, o DER solicitou ao Ibama de autorização florestal referente ao corte da vegetação nativa na área da Faixa de Infraestrutura (DER, 2018a). Em novembro, atendendo à solicitação do MPPR, o Tribunal Federal Regional (TFR-4) suspendeu a LI da Faixa de Infraestrutura⁷³. Mediante isso, a Procuradoria Geral do Estado (PGE) entrou com agravo no Supremo Tribunal de Justiça (STJ) e, em fevereiro de 2019, o Presidente do STJ cassou a liminar concedida.

⁷⁰ Não obstante, pelo Decreto nº 518/2019, o Colit ficou dispensado de anuências a procedimentos de licenciamento ambiental e autorização ambiental e florestal (PARANÁ, 2019), extinguindo o principal espaço de debate técnico em relação à implantação de grandes empreendimentos no litoral do Paraná e no qual ocorreram importantes contestações ao modelo de desenvolvimento em curso no litoral do Paraná. As tentativas de extinção ou modificação da estrutura do Colit vem ocorrendo desde logo de sua criação (SAMPAIO, 2006). Abrahão e Tomazzoni (2017) destacam que, com a criação da Associação dos Municípios do Litoral do Paraná (Amlipa), em 1989, as municipalidades começaram a lutar por uma maior autonomia, sendo contrários ao Decreto nº 2.722/1984. Verificou-se que, em algumas reuniões do Colit, o tema da extinção ou alteração regimentar é acionado, tendo ocorrido, inclusive, uma menção à manutenção do conselho. Outros atores sociais expressam o interesse em sua manutenção ou extinção, como a Feturismo e a Confederação Nacional do Turismo (CNTur), que, por meio de uma carta ao governador, em 14 de janeiro de 2019, pediu revogação do Decreto nº 4.605/1984. Segundo o documento, “só a partir da mudança de atitude, o litoral paranaense passará por um verdadeiro crescimento, expansão e integração da comunidade litorânea paranaense” (FETURISMO, 2019, [p.1]).

⁷¹ Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/der-suspende-edital-de-licitacao-para-obras-da-faixa-de-infraestrutura-no-litoral-do-parana>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

⁷² Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vozes/joao-frey/justica-da-nova-decisao-e-autoriza-desapropriacoes-na-faixa-de-infraestrutura/>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

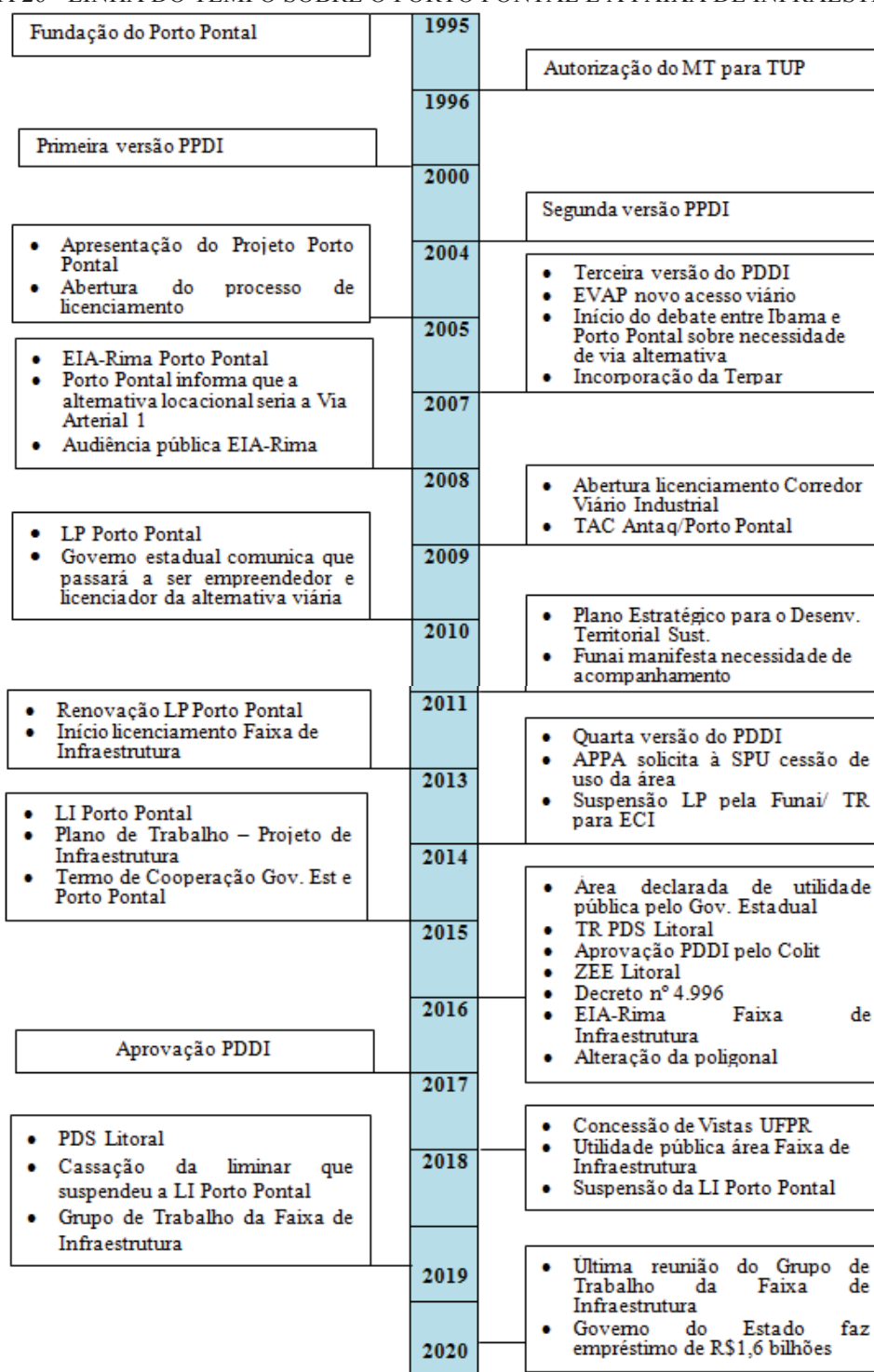
⁷³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2018/11/07/trf-4-suspende-licenca-para-a-construcao-da-faixa-de-infraestrutura-no-litoral-do-parana.ghtml>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

No ano de 2019, ocorreu a mudança de gestão estadual que levou a um processo de “negociação” junto aos ambientalistas e o MPPR. Para isso, foi criado o Grupo de Trabalho da Faixa de Infraestrutura, no qual, inclusive, foi apresentada e analisada uma proposta alternativa à Faixa de Infraestrutura (que será apresentada posteriormente). Não obstante, no dia três de fevereiro de 2020, ocorreu a última reunião, durante a qual se realizou uma votação entre os membros do grupo e se decidiu pela manutenção do projeto original da Faixa de Infraestrutura. No dia seguinte, a Agência de Notícias do Paraná⁷⁴ veiculou uma notícia a respeito dos projetos previstos para o litoral paranaense, que ainda serão viabilizados por um empréstimo realizado pelo governo estadual. Entre as obras listadas encontra-se a Faixa de Infraestrutura.

Para melhor visualização da temática debatida, na Figura 26 constam os principais marcos históricos apresentados no presente tópico.

⁷⁴ AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO PARANÁ (AEN). **Dez projetos do Estado que vão mudar o Litoral do Paraná.** 04 fev. 2020. Disponível em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=105580>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

FIGURA 26 - LINHA DO TEMPO SOBRE O PORTO PONTAL E A FAIXA DE INFRAESTRUTURA



Fonte: Elaboração própria

8.2. CONHECENDO A ARENA DO CONFLITO: OS ATORES SOCIAIS

Por que que a gente não consegue se organizar? Por que que demora tanto para a gente construir? Por que que a gente não consegue, eu brinco, uma pequena área onde todo mundo converge? Impossível. Ou você é de uma trincheira, ou você é de outra trincheira (Entrevista autor do projeto da Faixa de Infraestrutura)

A cidade não pode mais continuar refém dessa república ambientalista irresponsável, que não mede consequências quando coloca as suas posições (Presidente Aciapar – 71ª Reunião Colit).

Eu queria entender em que mundo eles vivem, porque não é o mesmo mundo que eu. Se eles vivessem no mesmo mundo que eu eles estariam tão quanto preocupados, tanto quanto eu. Querendo preservar essas regiões tanto quanto eu (Entrevista Salve a Ilha do Mel).

Tendo em vista o histórico apresentado acima, verificou-se que, em consonância ou em oposição ao projeto de desenvolvimento proposto para Pontal do Paraná, foram sendo constituídos movimentos, publicizados discursos, realizadas coalizões, ações que deram visibilidade para certos atores sociais, que assumiram papel de protagonistas na arena do conflito. Esses atores sociais têm interesses diversos, seja no que se refere ao uso do território em disputa, seja no que tange à inserção no conflito.

Cabe destacar que, na presente pesquisa, adotou-se parcialmente a categorização de Nascimento (2001). As categorias de promoção e oposição foram contempladas na categorização dos atores sociais. Mas um posicionamento de neutralidade foi descartado, uma vez que se entende que um ator social não pode ser neutro e que, no contexto analisado, não há neutralidade, mas ausência de discurso e de posicionamento público, assim, um terceiro posicionamento foi denominado “caminho do meio”.

O termo “caminho do meio” tem relação com o fato de esses atores sociais apontarem impactos negativos tanto do setor industrial-portuário quanto turístico, mas, ao mesmo tempo, entenderem que há a possibilidade de uma coexistência, a qual depende de diálogo e consenso entre opositores e promotores. Além disso, alguns atores sociais que acionam esse discurso abordam as comunidades tradicionais, mas não o fazem tendo como escopo a justiça ambiental.

Faz-se necessária a ressalva de que esses posicionamentos se dão em um *continuum* entre atores sociais mais ativos e menos ativos. Ademais, em certos casos, expressam a

representação social ligada aos papéis sociais desempenhados, ou seja, como tais atores são vistos por outros atores sociais⁷⁵.

8.2.1. Os atores sociais de promoção

No decorrer dos procedimentos de licenciamento ambiental do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura, ganharam voz atores sociais que atuam promovendo a implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura, fortalecendo o projeto proposto para Pontal do Paraná. Assim, o presente grupo é constituído pelo Porto Pontal e pelo Estado (governo municipal de Pontal do Paraná e governo estadual).

Como pôde ser observado anteriormente, o governo estadual foi corresponsável pela forma como se produziu o espaço em Pontal do Paraná, com ênfase na doação de terras para privados, em 1949. No entanto, na análise da conjuntura atual, foi essencial a atuação do governo estadual no processo de licenciamento ambiental do empreendimento Porto Pontal e na tentativa de viabilização do complexo industrial-portuário. O governo estadual aborda a Faixa de Infraestrutura com maior frequência que os empreendimentos industriais-portuários, devido ao fato de ser o empreendedor, representado pela Seil e pelo DER. Não obstante, há apoio público à instalação dos empreendimentos voltados à atividade petroquímica, bem como do porto supracitado.

Para compreensão do conflito socioambiental como um todo, bem como da perspectiva do governo no que se refere à Faixa de Infraestrutura, entendeu-se como importante agregar à lista de atores sociais o denominado ‘autor do projeto’. O discurso desse ator social não é englobado como do Governo do Estado por ter sido um servidor cedido à extinta Sema entre 2011 e 2014 e por ser acionado por outros atores sociais de forma individual.

No que se refere ao governo municipal, a promoção é realizada tanto pela Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná quanto pela Câmara de Vereadores. A Prefeitura é retratada na presente pesquisa tanto representação oficial tanto dos prefeitos quanto dos secretários, com ênfase para a Secretaria Municipal de Desenvolvimento⁷⁶, na qual está inserida a Diretoria de

⁷⁵ Este é o caso do MPPR, que é entendido como ator social de oposição. No entanto, o objetivo do órgão é fiscalizar a legalidade do processo e não se opor a uma iniciativa ou projeto. Outro ator social que é enquadrado por outros é o autor do projeto da Faixa de Infraestrutura, que afirmou em entrevista realizada que sua função foi assumir o papel técnico de planejamento e ordenamento territorial, pensando nas obras de infraestrutura que já estavam previstas, além de esclarecer, quando solicitado, o que é a Faixa de Infraestrutura.

⁷⁶ Cabe mencionar que o presidente da Aciapar em 2008 era o atual secretário de desenvolvimento de Pontal do Paraná.

Turismo. Esse grupo é compreendido como promotor, em primeiro lugar, por se colocar publicamente favorável à Faixa de Infraestrutura, à nova rodovia (sem cogitar possíveis alternativas) e ao complexo industrial-portuário. Quanto a isso, verifica-se nos documentos consultado que não houve alteração no posicionamento ao longo das gestões.

Em segundo lugar, não menos importante, coloca-se como promotor pelas facilitações via legislação e instrumentos de ordenamento territorial. Há uma forte visão de progresso oriundo da implantação do complexo e da própria rodovia (mais ênfase na rodovia do que na Faixa de Infraestrutura como um todo). O apoio do Estado, um ator privilegiado nas relações de poder, foi essencial para que os procedimentos de licenciamento ambiental dos empreendimentos transcorressem de forma menos burocrática, tendo em vista as facilitações promovidas em leis e instrumentos de ordenamento, como o PDDI.

No entanto, o movimento de promoção conta com forte apoio de entidades representativas do setor comercial, industrial e agrícola, quais sejam: Aciapar, Fiep-PR, G7⁷⁷, F10P⁷⁸, e de outros atores sociais, como a AMPP. Mais recentemente, vem recebendo apoio da Animpo⁷⁹ e da Feturismo.

A Fiep, assim como o F10P, já demonstrava o interesse nos componentes da Faixa de Infraestrutura desde 2005, quando aconteceu o lançamento de um primeiro documento que marca as propostas organizadas de grandes empreendimentos do litoral do Paraná, o qual foi produzido durante o encontro do F10P. Após o encontro de 2005, diversos documentos foram produzidos e publicados sob o título “O que o Paraná precisa em Infraestrutura”, com a intenção de elencar a pauta das demandas dos empresários e, dessa forma, conseguir pressionar de maneira mais efetiva e com mais força o governo estadual e federal para atendimento de suas reivindicações.

Em 2008, o documento lançado no fórum foi detalhado e apresentou com maior precisão as obras de infraestrutura demandadas. Conforme relato apresentado por membro do

⁷⁷ Formado pela Fiep, Federação da Agricultura do Paraná (Faep), Federação e Organização das Cooperativas do Paraná (Fecoopar), Federação do Comércio do Paraná (Fecomércio-PR), Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná (Fetranspar), Associação Comercial do Paraná (ACP), Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado do Paraná (Faciap) e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae-PR).

⁷⁸ Formado pelo Grupo Paranaense de Comunicação (GRPCOM), Faep, Associação das Emissoras de Radiodifusão do Paraná (AERP), ACP, Crea/PR, Faciap, Faep, Fecomércio, Fecoopar, Fetranspar, Fiep, IBQP, IEP, IPD, Movimento Pró-Paraná, OAB/PR, Sebrae/PR, UFPR.

⁷⁹ Quando a diretoria da Animpo foi procurada para entrevista da pesquisa, a presidente informou que a Associação não tinha um posicionamento como entidade, embora ela tivesse uma posição particular. Não obstante, a Animpo tem participado de ações em conjunto com o empreendimento Porto Pontal e outros grupos favoráveis.

Fiep/G7/F10P em entrevista realizada pela autora, naquele momento o governo estadual não proporcionou a mesma abertura para essas propostas como teria feito o governo sucessor:

Começou em 2005, todas aquelas reuniões. Mas depois era governo Requião, não deu liga. O Requião, com aquele estilo dele, não aceitava. Então aqui, por exemplo, 2012, quando entrou o governo Beto Richa, aí voltou a acontecer, porque ele abriu espaço no governo para o projeto “não, vamos trabalhar juntos, em sociedade, todo mundo junto” (ENTREVISTA FIEP/G7/F10P).

A Fiep, o F10P e o grupo G7 também se pronunciaram favoráveis à alteração da poligonal do Porto Organizado de Paranaguá, em 2016, sendo uma das ações previstas para o modal portuário, no Pelt 2035, conforme pode ser visto anteriormente. A atuação dessas entidades acontece com maior ênfase em ambientes formais, como por meio de documentos, de participação em reuniões ou de entrega de documentos a dirigentes do Estado⁸⁰. Há um interesse de escala estadual com forte articulação com o contexto nacional. Cabe mencionar que a Fiep também faz parte do Colit, atuando também nesse espaço de discussão e tomada de decisão no âmbito regional.

Outro ator social de grande importância no conflito socioambiental é a Aciapar⁸¹, corroborando a nível municipal com o envolvimento das entidades representativas do setor comercial, industrial e agrícola. A Aciapar vem atuando favoravelmente à implantação do Porto Pontal desde o início do procedimento de licenciamento ambiental, estando presente nos espaços formais de discussão (mesmo como ouvintes), como audiências públicas, reuniões no Colit, reuniões e audiências do PDS. A associação atuou de forma expressiva em movimento em prol da alteração da poligonal, na aprovação do PPDI. Ela vem protagonizando o movimento “Estrada Já!” e, mais atualmente, o movimento “Somos todos litoral: sem infraestrutura não tem turismo -#salveolitoral”⁸² (FIGURA 27). Este último articula-se como um movimento em resposta ao *Salve a Ilha do Mel*, que será apresentado posteriormente

⁸⁰ Esse é o caso, por exemplo, da carta encaminhada pelo G7 à ex-governadora Cida Borghetti em 23 de julho de 2018, manifestando apoio na continuidade dos investimentos ao setor portuário paranaense. Cabe ressaltar que esse tipo de posicionamento por parte desses grupos é uma ação comum. Conforme destacado em entrevista com membro do Fiep/G7/F10P, as reuniões com políticos são comuns, e os materiais produzidos foram apresentados a todos os candidatos à eleição do estado. O Pelt 2035, por exemplo, foi incorporado no Plano de Governo de Ratinho Junior (atual governador do estado do Paraná).

⁸¹ A Aciapar foi criada em 1997. No sítio eletrônico da associação, constam 57 associados (ACIAPAR, 2019).

⁸² Além da Aciapar, outros grupos também apoiam o movimento: Animpo, Associação dos Nativos da Ilha do Mel e Comunidades Tradicionais da Bacia de Paranaguá (Anime), Associação Comercial do Paraná – Câmara Setorial de Gastronomia (ACP), Associação Comercial e Industrial de Guaratuba (ACIG), Feturismo, Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lojas de conveniências do Estado do Paraná (Sindicombustíveis), Sindicato das Empresas Promotoras de Eventos do Estado do Paraná (Sindiprom), Associação Brasileira de

FIGURA 27- OUTDOOR DO MOVIMENTO #SALVEOLITORAL, LOCALIZADO NO BALNEÁRIO CAIOBÁ (MATINHOS - PR)



Fonte: Acervo próprio (2019)

Esses movimentos têm ênfase na divulgação e busca de apoio de moradores de Pontal do Paraná e região litorânea. Foram realizados abaixo-assinado e manifestações⁸³. Há pressão na esfera pública, com entrega de documentos e abaixo-assinado e reuniões com autoridades, além de publicação de artigos de opinião em jornais locais e no jornal *Gazeta do Povo*. Caracteriza-se como uma atuação local e fortemente pautada no convencimento e aderência da população local à causa. Defende-se tanto a implantação do complexo industrial-portuário quanto a Faixa de Infraestrutura.

Veja bem, nós entendemos que a sociedade civil ela tem que se posicionar. Nós não podemos continuar reféns de oportunistas que sustentam bandeira sem nenhum pudor, e a gente tem trabalhado muito a consciência da população. Para você ter uma ideia, muitas campanhas pelo desenvolvimento, para o Plano Diretor, para a estrada e para o porto. Nós temos hoje um índice, pela pesquisa da Aciapar, de 80% dos moradores e comerciantes favoráveis ao desenvolvimento e à Faixa de Infraestrutura. Todos aqui são favoráveis à estrada, só não é favorável à estrada e ao desenvolvimento pessoas mal-intencionadas, que não têm noção do que estão falando, nem do que estão fazendo (ENTREVISTA ACIAPAR).

A AMPP⁸⁴, por sua vez, tem uma atuação menos enérgica em comparação às protagonizadas por entidades representativas do setor comercial, industrial e agrícola, mas

Bares e Casas Noturnas (Abrabar), Sindicato das Empresas de Publicidade Externa do Estado do Paraná (Sepex), Grupo Bossa – Projeto Bossa Nova Ilha, Confederação Nacional do Turismo (CNTur), Ordem dos Músicos do Brasil (OMB), União Geral dos Trabalhadores (UGT) e Sindicato das Empresas de asseio e Conservação do Estado do Paraná (SEAC) (PIMENTEL, 2019).

⁸³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/moradores-fazem-protesto-a-favor-da-construcao-de-estrada-que-passa-pela-mata-atlantica-no-litoral-do-parana.ghtml>>. Acesso em: 29 jun. 2019.

⁸⁴ Fundada em abril de 2013, com sede no balneário Pontal do Sul.

participou igualmente das mobilizações em prol da implantação da estrada (movimento “Estrada Já”), bem como da alteração da Poligonal e da aprovação do PPDI. A associação supracitada presencia reuniões do Colit (embora não tenha cadeira no conselho), audiências, reuniões e audiências do PDS, ainda que com menos frequência que a Aciapar.

A gente tem reunião, por exemplo, o PDS fez reunião aqui no salão da igreja. A gente participou, a gente convida os amigos que temos aqui, os conhecidos. Inclusive passou um carro, a gente até paga o carro com alto-falante avisando que vai ter algo aqui, pra comunicar o pessoal (ENTREVISTA AMPP).

A AMPP integra alguns conselhos municipais, como o Conselho de Meio Ambiente, o Conselho de Transporte e Mobilidade Urbana e Conseg. Atua nos movimentos favoráveis à implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura, assim como atuou favoravelmente à alteração da poligonal. Seu posicionamento é de que a estrada é imprescindível e de que o porto é desejado. Ainda assim, “se vier [apenas] a estrada, alivia nós em 80%. Já ajuda bastante” (ENTREVISTA AMPP).

Com inserção pontal e mais recente, tem-se a Feturismo, que se insere afirmando representar o setor do turismo, mas atuando de forma pontual, com apoio a ações e entrega de documento a autoridades.

Ademais, menciona-se o Fórum em Defesa de Pontal do Paraná e Ilha do Mel, lançado no início de 2020, tendo como apoiadores a Aciapar, o Conseg, o Conselho da Comunidade de Pontal do Paraná (Concomun), as Lojas Maçônicas de Pontal do Paraná, o Rotary Club de Pontal do Paraná, a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e a Câmara de Vereadores de Pontal do Paraná (SALVE PONTAL E A ILHA, 2020).

Esse Fórum lançou uma campanha denominada *Salve Pontal e a Ilha* (FIGURA 28), buscando apoio para a construção de uma nova rodovia, seja por meio de abaixo-assinado, disponível na página eletrônica, seja por meio de ações públicas, como a manifestação realizada no dia 05 de janeiro de 2020, data com intenso movimento de automóveis na PR-412, na qual os manifestantes fixaram faixas, entregaram folders e explicaram os motivos do movimento de apoio à construção da nova rodovia (PORTAL DA CIDADE, 2020)⁸⁵.

⁸⁵ Outro meio de comunicação de grande expressividade no movimento de promoção é o jornal local *Tribuna do Litoral*, que tem como um de seus patrocinadores o Porto Pontal (<https://portal.tribunadolitoral.com/>). Cabe destacar, ainda, que outros artigos de opinião promovendo o complexo indústria-portuário e a Faixa de Infraestrutura foram publicados na *Gazeta do Povo*, por outros atores sociais, como o artigo “O Porto de Pontal do Paraná e o emprego no Litoral” (17/08/2015), de autoria de membro da UGT; “Uma ‘estrada da vida’ pelo

FIGURA 28 - CAMPANHA *SALVE PONTAL E A ILHA*

Fonte: Salve Pontal e a Ilha (2020, não p.)⁸⁶

Outros atores sociais tiveram papel importante na promoção do Porto Pontal, quando da ocorrência da audiência pública do EIA-Rima. É o caso da Associação da Melhor Idade Sol de Pontal, de Pontal do Paraná, que entregou uma moção de “apoio incontestável para instalação do Porto Pontal” (ASSOCIAÇÃO DA MELHOR IDADE SOL DE PONTAL, 2008, não p.). Também a Associação da Melhor Idade Coração de Pontal mostrou-se insatisfeita pela instalação do empreendimento portuário. “Temos certeza que este empreendimento irá retratar trabalho, cooperação e desenvolvimento para Pontal do Paraná” (ASSOCIAÇÃO DA MELHOR IDADE CORAÇÃO DE PONTAL, 2008, não p.)⁸⁷.

Por fim, cabe mencionar o apoio a esses empreendimentos por parte de parcela da população de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel. A incerteza frente aos reais impactos positivos e negativos, seja do complexo industrial-portuário, seja da Faixa de Infraestrutura, possibilita a cooptação de parcela da população, especialmente as lideranças comunitárias. A tentativa de atrair essas forças ocorre por parte de opositores e de promotores. É usada como estratégia, então, a legitimação dos posicionamentos por meio de uma espécie de discurso autorizado desde a perspectiva social.

Para compreender a visão de atores sociais que compõem a sociedade local da Ilha do Mel, foi realizada entrevista com uma liderança da Vila de Encantadas que esteve à frente de mobilização contrária ao empreendimento portuário, em meados de 2008, mas que atualmente é uma das lideranças que encabeça um movimento favorável.

desenvolvimento de Pontal do Paraná” (04/04/2018), de autoria de membro da UFPR e F10P; e “A vocação portuária do litoral paranaense” (23/05/2018), de autoria de membro da UFSC/Univalle.

⁸⁶ Disponível em: <<https://www.facebook.com/aciapar.pontal/photos/a.1507035166272857/1983152055327830/?type=3&theater>>. Acesso em: 01 ago. 2019.

⁸⁷ As associações mencionadas não foram inseridas no *corpus* de análise em função da dificuldade de informação sobre seus membros e acesso a eles.

8.2.2. Os atores sociais de oposição

Em oposição ao projeto proposto para Pontal do Paraná, emergiram atores sociais que protagonizam um movimento de resistência, seja questionando, seja fazendo enfrentamento direto aos procedimentos e ao modelo de desenvolvimento em curso para o litoral do Paraná. Embora antes da atuação concisa e conjunta de alguns desses atores sociais de oposição já ocorressem ações pontuais, questionadoras ou contrárias ao estabelecimento do empreendimento portuário⁸⁸, foi a partir da atuação dos ambientalistas, do MPPR e de parte da academia que o conflito passou a ser manifesto com a atuação enfática e conjunta desses atores sociais.

Na ocorrência da audiência pública do Porto Pontal, diversas entidades solicitaram suspensão ou adiamento publicado evento, além de abertura de ação civil pública, como a PGE (PGE, 2008a; 2008b), a APPA (APPA, 2008a), a Secretaria Especial para Assuntos Rodoviário (IBAMA, 2009), a Rede Brasileira para Conservação dos Recursos Hídricos e Naturais Amigos das Águas (ADA) (ADA, 2008) e o Colit (2008b), demonstrando preocupação com o processo licenciatório em curso.

Às vésperas da audiência pública, ganhou força também um primeiro movimento de resistência e questionamento, naquele momento com protagonismo de membros da academia que atuavam por meio do Movimento Viva Pontal, junto ao MP, que buscou averiguar irregularidades por meio de laudos. A atuação desses dois atores sociais, somada ao protagonismo de grupos pequenos ou indivíduos, marcou o movimento de resistência naquele momento. Conforme relato de uma entrevistada, membro da academia e que encabeçou os estudos naquela ocasião, havia desconhecimento por parte da universidade a respeito do

⁸⁸ Entidades ligadas ao setor portuário se pronunciavam de forma pontual desde 1996. Tem-se, por exemplo, o questionamento da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco e Arrumadores (Fenccovib) e a solicitação de abertura de um procedimento administrativo, em fevereiro de 1997, com vista a investigar as irregularidades, especialmente no que se refere à ausência de documentos indispensáveis para o contrato realizado entre o Porto Pontal e o MT. A continuidade desse contrato, em 2006, também foi motivo de crítica por parte da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), que questionou a regularidade do contrato após mais de dez anos. A APPA também manteve por um longo tempo um posicionamento de veto desde 1996, até a mudança de gestão estadual. Em diversos documentos, a APPA expunha a preocupação com o uso da área para instalação de um porto privado, os impactos que seriam gerados e a capacidade do Porto de Paranaguá de suprir a demanda (APPA, 1996). Mais recentemente, a Brasil Sul Terminais Portuários LTDA pediu esclarecimentos sobre o motivo de não ter sido contemplada com acesso viário, uma vez que a empresa, proprietária de áreas em Pontal do Paraná, tendo iniciado tratativas com o governo estadual visando à constituição de uma Sociedade de Propósito Específico para implementação de uma planta industrial de gaseificação, não foi contemplada com acesso viário, tal qual o Porto Pontal (BRASIL SUL, 2017).

procedimento de licenciamento do empreendimento portuário. Ao tomarem conhecimento da situação, demandou-se uma cópia do EIA em nome da universidade, “porque nós, como atores regionais, não estávamos sabendo, nem participamos de nada, e nem fomos convidados para a audiência” (ENTREVISTA ACADEMIA 1). Por meio de um grupo de docentes e discentes de diversas áreas, incluindo Turismo, o documento foi analisado. Naquele momento, segundo a entrevistada, buscou-se apoio de entidades ambientalistas, mas não houve retorno.

Não era um grupo de estudantes qualquer. Era um grupo de estudante bastante dedicado. Elas iam para Pontal em todas as audiências que tinha, eu não podia ir em todas, mas elas iam em todas as reuniões técnicas, todas as audiências, tudo que tinha, se tinha algum evento na Câmara de Vereadores, elas iam, então elas estavam sempre por dentro de tudo e iam identificando grupos também, pessoas que eram contra (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

Um segundo momento da atuação da academia no âmbito do Colit é mais recente, especialmente após 2017, com atuação nesse espaço de debate, embora membros da universidade participem de outras formas, como elaborando pareceres, participando de eventos públicos, entre outras ações. Nesse momento, os argumentos arrolados vão na mesma direção dos questionamentos feitos outrora pelos membros da academia e pelos membros das entidades do terceiro setor, como, por exemplo, em relação à problemática do aumento populacional, à necessidade de melhoria e ampliação dos serviços básicos, à falaciosidade do discurso do emprego e da geração de divisas para o município.

Também expuseram suas críticas e oposição duas associações, que não estão atuantes no momento: a Associação de Mulheres Florença Maria Clara⁸⁹ e a Associação de Moradores e Amigos de Pontal do Sul (Amasul), ambas de Pontal do Paraná. A primeira entidade mencionada solicitou cópia da filmagem da audiência pública; questionou o motivo de o Rima ter sido entregue apenas no momento da audiência; solicitou audiência no meio da temporada de verão, para que veranistas participassem do evento; citou a falta de clareza sobre o momento de realização da audiência (em vésperas das eleições); apontou a fragilidade das políticas públicas locais, como o Plano Diretor; solicitou transparência nas negociações e ampla informação para a população, entre outras ações (ASSOCIAÇÃO DE MULHERES FLORENÇA MARIA CLARA, 2008).

⁸⁹ As duas entidades mencionadas encontram-se desativadas atualmente, conforme informação obtida na Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná.

A Amasul, por sua vez, teve um papel mais questionador do que opositor, como foi o caso da entidade supracitada, se atendo mais à exigência do cumprimento de medidas compensatórias e mitigatórias. Não obstante, também questionou a data da audiência, a falácia a respeito de temas como emprego e renda, entre outros aspectos.

Cabe mencionar que ambas as entidades abordaram a questão do turismo. A Amasul, por exemplo, destacou que o EIA conclui que ocorreriam diversos impactos negativos permanentes, entre eles o declínio do volume e inibição de novos investimentos em turismo, demonstrando preocupação pelo fato de “o município e as ilhas em sua costa litorânea têm[terem] por vocação natural uma economia voltada para o turismo, onde esta atividade é a principal fonte geradora de renda” (AMASUL, 2008, não p.). A atuação das entidades se restringiu àquele momento, embora não se possa afirmar que seus antigos membros não atuem mais em espaços formais ou informais de discussão.

Naquele momento, a atuação ocorreu principalmente nas audiências, em forma de questionamentos e argumentação, sob forte pressão de grupos favoráveis ao empreendimento. Não obstante, foram entregues ao órgão licenciador notas de repúdio, pareceres e pedidos de complementação do EIA-Rima.

O Movimento Viva Pontal, em conjunto com o MPPR, também atuou na organização e execução de um evento na Ilha do Mel, denominado “I Seminário de impactos sócio-ambientais no litoral do Paraná: O projeto Porto de Pontal em discussão”, que ocorreu entre os dias 20 e 21 de novembro de 2008, entre a primeira e a segunda audiência pública.

Ele [promotor público] nos colocou uma questão: por que a gente não faz um evento na Ilha do Mel? Vamos fazer um evento na Ilha do Mel porque, como a questão do turismo não está sendo colocada, ninguém está abordando o turismo, a Ilha do Mel vai ser a principal afetada, então seria muito importante nós fazermos um evento na Ilha do Mel. Ah! Nós compramos a ideia, junto com o Ministério Público (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

O evento supracitado teve grande importância naquele momento, conforme relatado por um morador e liderança da Vila de Encantadas:

Quando a gente foi para a primeira audiência do porto, nós fizemos uma parceria que foi uma coisa muito bela com o pessoal da federal que era contra o porto. Nós também éramos naquele momento. Aí a professora Liliani, ela conseguiu fazer com que a gente fizesse, aqui nas Encantadas, uma cópia daquela audiência pública, lá na praça de alimentação, onde a gente trouxe uma série de interlocutores para construir o nosso olhar sobre aquele projeto naquele momento, e nós fizemos isso. Aí a gente

entrou num processo de *stand by*, e o projeto parou no tempo e no espaço. Mas aquilo serviu, algumas pessoas tinham aquilo como referência (ENTREVISTA ILHA DO MEL 1).

Na ocasião, um abaixo-assinado contra o empreendimento foi assinado por mais de cem pessoas. Além disso, ocorreu debate popular na UFPR Setor Litoral, também em conjunto com o MPPR, a fim de dialogar com a população moradora sobre a implantação do Porto Pontal.

Percebe-se que a atuação da academia naquele momento foi consistente, tanto no que se refere aos pareceres realizados para o órgão licenciador quanto no que tange ao diálogo com a comunidade da Ilha do Mel e Pontal do Paraná. Porém, a atuação não foi constante, o que, inclusive, resultou em falta de embasamento para discussão pela população local. Sobre isso, o entrevistado mencionado acima fez a seguinte declaração: “quando essa discussão voltou novamente, agora, nós estávamos, assim, sem referência para discutir essa discussão” (ENTREVISTA LIDERANÇA ENCANTADAS).

Ademais, houve embate interno na UFPR, conforme relatado: “rapidamente nós fechamos uma programação com muita gente daqui do setor litoral, não conseguimos a adesão de ninguém do Centro de Estudos do Mar, ninguém, nenhum docente se propôs a falar sobre qualquer assunto” (ENTREVISTA ACADEMIA 1). A falta de adesão de membros do CEM mencionada pela entrevistada está relacionada a um conflito interno envolvendo a crítica de membros da universidade em relação a um documento (EIA-Rima) que foi produzido, em boa parte, por docentes do CEM. Conforme a entrevistada, “o empreendedor não entendia como que a UFPR estava criticando a UFPR”. Esse fato foi mencionado também em conversas informais e em entrevistas com outros atores sociais, em especial os de promoção aos empreendimentos.

Há que salientar que a universidade supracitada não possui um papel de oposição, o que pode ser observado no documento conjunto mencionado anteriormente e que faz parte do *corpus* de análise. No âmbito universitário, as instituições de ensino gozam de autonomia universitária e a liberdade de cátedra; portanto, há membros da UFPR que atuam como oposição, inclusive representando a universidade (como no caso do Colit), mas há outros membros que são favoráveis e atuam na promoção ou apoio ao complexo industrial-portuário e à Faixa de Infraestrutura. No entanto, na arena do conflito há uma generalização e caracterização desses membros de oposição como “a UFPR”, “a universidade”, “o CEM”.

Na ocasião, as “ONGs” também começaram a atuar, embora ainda de forma pontual e isolada, tendo como base a inconsistência de algumas abordagens no EIA-Rima. É o caso do Mater Natura – Instituto de Estudos Ambientais⁹⁰, que, assim como membros da academia, pediu complementação do EIA/Rima no que tange ao meio biótico (IBAMA, 2009). Outros documentos foram emitidos pedindo estudos complementares ao EIA, bem como solicitando manifestação de órgãos quanto à existência de áreas protegidas a menos de 10 quilômetros da área do empreendimento (Parque Municipal Manguezal do Rio Perequê e Parque Municipal da Restinga, que requer anuência do município; e Esec da Ilha do Mel e Parque Estadual da Ilha do Mel, em Paranaguá, que requer anuência do IAP) (IBAMA, 2009), cujas anuências foram posteriormente concedidas.

Cabe mencionar que, conforme relato de membro da academia, naquela época, as entidades do terceiro setor foram procuradas, das quais não se teve resposta:

Eu mandava e-mail para todo mundo. Não só aqui para o nosso corpo docente, mas para as pessoas que eu conhecia, que podiam ajudar, e não tinha resposta. Então, por exemplo, foi feito contato com o SPVS, foi feito contato com todas essas pessoas para ajudar a gente. Nós não tínhamos retorno deles, e era uma fragilidade, porque a gente sabia que - poxa! -, eles são as ONGs, Mater Natura, SPVS, na época não tinha o observatório [...]. Tanto que, nas primeiras audiências, nenhuma das pessoas que integram o observatório estava presente, as ONGs não estavam presentes. A única instituição que estava presente era a UFPR. Na resistência era a UFPR, um pequeno grupo da Ilha do Mel e um pequeno grupo de Pontal, da associação de mulheres e um pequeníssimo grupo de Praia de Leste. Pessoas isoladas, habitantes, moradores que a gente identificava eles nas audiências. O resto era avalanche a favor (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

Cidadãos interessados também demandaram complementação do EIA-Rima nos meios bióticos, socioambiental, complementação de medidas mitigatórias.

O movimento contestatório seguiu com protagonismo na arena de disputa até meados de 2012. Após isso, houve um período de inércia, no qual a atuação de entidades relacionadas ao setor portuário voltou a ser expressiva, mesmo que pontual⁹¹. Em 2015, o movimento

⁹⁰ Fundada em 1983, tem por objetivo atuar pela preservação, conservação, recuperação e manejo sustentável do meio ambiente, do patrimônio paisagístico e dos bens e valores culturais. Os projetos desenvolvidos são, em sua maioria, no estado do Paraná, não obstante, há projetos a nível nacional e em outras regiões, com forte atuação no bioma da Mata Atlântica (MATER NATURA, 2019).

⁹¹ A Fenccovib ajuizou uma ação civil pública para cancelar as licenças ambientais, alegando existência de territórios indígenas nos arredores das obras, que precisavam ser levados em consideração, solicitação essa que não foi acatada pelo TRF4 (TRF, 2015)⁹¹. A FNE pediu suspensão do processo, pela violação dos direitos trabalhistas da categoria profissional dos operadores estivadores e pela situação atípica do TAC (FNE, 2013). Essa entidade ajuizou uma ação civil pública, em 2010, para cancelar as licenças ambientais, alegando existência de territórios indígenas nos arredores das obras, que não haviam sido consideradas no EIA-Rima, dando início ao

contestatório teve atuações expressivas, embora até então agindo de modo pouco articulado. A participação das entidades do terceiro setor se deu de forma mais consistente no âmbito do Colit, como se pode verificar no Colit (2015b). Naquele mesmo ano, foi lançada a primeira campanha que visou a alertar a população de Pontal do Paraná a respeito do modelo de desenvolvimento proposto para a região. Denominada *Pontal Muito Mais Legal*, a campanha contou com a liderança do OC2 (que, naquele momento, não tinha sua estrutura formal como tem atualmente) e com apoio do MPPR. A ação visava a dialogar com a população local, e explicitava oposição frente ao empreendimento Porto Pontal, como pode ser visto em uma publicação de 28 de maio de 2015, em página oficial na rede social *Facebook*.

Pontal vive do turismo, da pesca e do comércio. Essa realidade pode mudar drasticamente com a instalação do Porto de Pontal, que não virá sozinho! Esses empreendimentos juntos trarão uma série de mudanças na economia, no comércio, na sociedade e na vida das pessoas. O que precisamos saber é o quanto essas mudanças são boas e o quanto são ruins para quem vive e frequenta Pontal. Queremos desenvolvimento para o município, mas não podemos aceitar que ele venha a qualquer custo e nem que a população pague caro por isso! Desenvolvimento é fundamental, mas hoje e no futuro também! Para isso, precisamos de planejamento com a participação da população! (PONTAL MUITO MAIS LEGAL, 2015, não p.).

Embora as atuações ocorressem desde o início do procedimento de licenciamento ambiental do Porto Pontal, foi no final de 2017 que o conflito socioambiental passou para uma nova fase, com embate direto e participação de diversos atores mobilizados em conjunto. Naquele momento, teve início o envolvimento do OJC⁹². Esse ator social atua em espaços formais (em conjunto com outros atores sociais de oposição), bem como em espaços informais, tendo expressividade o ciberativismo em conjunto com o movimento que encabeça, denominado Movimento Salve a Ilha do Mel⁹³, protagonizado por artistas.

procedimento referente ao componente indígena. Em 2014, o presidente da Fenccovib solicitou abertura de ação popular por conta da ausência de prévia oitiva da Funai.

⁹² O OJC, fundado em julho de 2016, é uma iniciativa colaborativa que atua fiscalizando ações e inações do poder público no que tange à corrupção ou a incoerências legais em assuntos relacionados à conservação da biodiversidade. Atualmente, sua atuação concentra-se no Sul do Brasil, com ênfase no bioma da Mata Atlântica. É apoiado pelos seguintes grupos: SPVS; Mater Natura; Apremavi; Instituto Rã-Bugio; Afnatura; Associação dos Protetores de Áreas Verdes de Curitiba e RM (Apave); Gupe; MarBrasil; Instituto Mata Atlântica (IMA); Conema – UTFPR; Arqueo Trekking; Hub Verde; e Grupo Fauna (OJC, 2019).

⁹³ São apoiadores do movimento Salve a Ilha do Mel os seguintes grupos: Movimento #ParePresteAtenção; Instituto Rã-Bugio; Mater Natura; Hub Verde; Grupo Universitário de Pesquisa Espeleológica (Gupe); MarBrasil; Jazz na Ilha; Grupo Ação Ecológica (Gae); Global Vita; Instituto Meros do Brasil; Iniciativa Verde; Floresta Viva; Instituto Auá; Instituto Atmosfera 2; Apremavi; Observatório de Justiça e Conservação (OJC); Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS); SO(;)AL; Sea Shepherd; Rede de Ongs da Mata Atlântica; Rádio Cultura; Nós; e Rede Nacional Pró-Unidades de Conservação (SALVE A ILHA DO MEL, 2019).

O Movimento Salve a Ilha do Mel e o OJC realizaram outras ações para além do ciberativismo, como “bate-papos com café” nas comunidades de Nova Brasília e Encantadas, na Ilha do Mel, que ocorreram nos dias 14 e 15 de março de 2018, a fim de apresentar os impactos da construção do porto para a Ilha do Mel e escutar a comunidade a esse respeito. Ademais, tem-se como outro importante evento a aula pública que ocorreu no dia 25 de abril, em Curitiba, a qual contou com participação (na mesa de debates e na plateia) de atores sociais de oposição, de veto e de promoção.

Esses dois atores sociais são os que mais tornam públicos seus posicionamentos e argumentos em ambientes informais, como em redes sociais e em sítios eletrônicos, trabalhando de forma ostensiva com imagem, vídeos, veiculação de notícias, entre outros, visando à sensibilização da população no geral e, conseqüentemente, à pressão popular no que tange às ações de órgãos públicos, conforme destacado na entrevista realizada com membro do Movimento Salve a Ilha do Mel. A pressão popular se dá principalmente por meio de campanha de envio de e-mails direcionados a órgãos estaduais e federais, relacionados à implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura⁹⁴.

A pressão popular ela é importante, ela funciona. As pessoas, elas não acreditam nisso, né?! Que elas podem fazer alguma coisa. Mas o e-mail, o compartilhamento de um vídeo, o posicionamento, eles fazem a diferença. Isso é a democracia participativa, que a gente precisa fortalecer na nossa sociedade, né?! A democracia não é só votar de quatro em quatro anos. Tem que participar ativamente (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Naquele momento, intensificou-se a atuação dos atores sociais de oposição e veto, não apenas de forma individual, mas também por meio de atuação coletiva, em uma espécie de coalização de entidades. As principais entidades são: Mater Natura, MarBrasil⁹⁵ e SPVS (entidades do terceiro setor com cadeira no Conselho do Colit), academia (neste momento em especial pela cadeira do CEM/UFPR no Conselho do Colit, embora ocorresse a atuação de

⁹⁴ Disponível em: <<http://salveailhadomel.hospedagemdesites.ws/portal/form/>>. Acesso em: 20 jun. 2019.

⁹⁵ Fundada em 2004 por membros da UFPR, a MarBrasil tem por objetivo “contribuir para a proteção, preservação, conservação, recuperação e manejo sustentável do ambiente costeiro, do patrimônio paisagístico e dos bens e valores culturais da costa brasileira. Promover ações voltadas aos ecossistemas marinhos e costeiros, buscando a substituição de práticas impactantes por atividades sustentáveis que visem à melhoria de vida das comunidades pesqueiras tradicionais e a manutenção e conservação da biodiversidade” (MARBRASIL, 2019, s.p.). Está estabelecida em Pontal do Paraná, sendo o ator social de oposição que tem maior envolvimento com os espaços formais de discussão naquele município, além de ser uma entidade reconhecida localmente, inclusive por autoridades. Tem apoio do Instituto Federal do Paraná (IFPR), da Universidade Estadual do Paraná (Unespar), do Labmóvel – Laboratório Móvel de Educação Científica da UFPR Litoral e do Laboratório de Ecologia e Conservação – CEM/UFPR e UFPR.

outros membros isolados, com destaque para uma atuação socioambiental), OC2⁹⁶, OJC e Movimento Salve a Ilha do Mel. Cabe mencionar que essa “coalização ambientalista” tem um discurso praticamente homogêneo, variando em alguns aspectos conforme o ator social; não obstante, a forma e o ambiente onde tornam público o discurso varia, assim como o público ao qual os argumentos se dirigem.

A intensificação de sua atuação ocorreu em decorrência da 71ª Reunião Ordinária do Colit, momento em que foi negado o direito de vistas do processo, solicitado pelas ONGs e pela UFPR. Com isso, a situação passa à esfera federal, ao ser acionada a Procuradoria da universidade e, conseqüentemente, demandar na justiça o direito de vistas do processo.

Então, pedimos vistas, outras entidades também pediram vistas, e nós tivemos que justificar nessa reunião, numa ficha de justificativa, foi algo um pouco inusitado, mas a gente justificou [...] o secretário então encerrou o ponto de pauta concedendo o pedido de vistas [...]. Ao final da reunião, o Procurador Geral do Estado na ocasião, pede o microfone, e o Presidente do Conselho, Secretário de Meio Ambiente, passa a ele a voz, e ele faz uma fala dizendo que, de acordo com a análise dele, os pedidos de vista não estavam suficientemente embasados do ponto de vista jurídico. E ele, com isso, ele anula os pedidos de vista de uma maneira arbitrária e da sua interpretação como indicado, cargo indicado do governador do estado. Então, assim, a gente ficou muito chocado com isso na ocasião, aqueles que pediram vistas, e começa uma situação bastante dramática (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Após a concessão da liminar pela 11ª Vara Federal de Curitiba, a UFPR emitiu nota pública⁹⁷ sobre o caso, explicando o objetivo do mandado de segurança, que era salvaguardar a integridade de sua representação do Colit, não havendo discussão sobre o mérito da questão. Mediante a situação, também foi elaborado um parecer técnico, assinado por quinze pesquisadores e docentes e encaminhado ao Colit. Conforme entrevista com o conselheiro da UFPR no Colit, na réplica por parte do IAP constava que o parecer não caracterizava o procedimento e que não seria considerado, “e nos dias restantes de tréplica, nada mais aconteceu, então ficou por isso mesmo, o assunto saiu de cena” (ENTREVISTA ACADEMIA 2). Não obstante, o assunto ganhou repercussão, acionando opinião pública, mídias e campanhas.

⁹⁶ O OC2 surge, entre outros fatores, da preocupação de vários atores da sociedade com foco na fragilidade existente nos processos de licenciamento ambiental em curso no litoral do Paraná. Foi fundado em novembro de 2012 tendo como área de atuação os sete municípios do litoral paranaense (SILVA *et al.*, 2016). Congrega membros das entidades do terceiro setor e da academia.

⁹⁷ Disponível em: <<https://www.ufpr.br/portalfufpr/noticias/nota-da-ufpr-sobre-pedido-de-liminar-para-obter-vistas-ao-processo-de-licenciamento-ambiental-de-nova-estrada-no-litoral/>>. Acesso em: 01 fev. 2020

[...] uma série de movimentos aconteceram, até um movimento que unificou quatro reitores [UFPR, UTFPR, PUC-PR e Universidade Positivo]; sentaram, chegaram a um consenso, marcaram uma reunião com a então governadora, vice-governadora que tinha assumido, dizendo que a universidade estava preocupada, as quatro universidades estavam preocupadas com aquele processo e que estavam à disposição do governo do estado para fazer, promover a melhor discussão técnico-científica para essa decisão (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Essa situação de injustiça perante um direito previsto no Regimento Interno do Colit (COLIT, 2017b) teve grande importância para que as entidades do terceiro setor se aproximassem da academia, como uma forma de atração do discurso autorizado para fortalecimento da coalização, o que antes não era verificado. A relação e a atuação conjunta da academia e das entidades do terceiro setor corroboram em direção ao entendimento de que ambos têm a mesma finalidade, em especial no âmbito do Colit, mas se estendendo ao conflito como um todo. Formou-se, assim, um grupo com atuação técnica interinstitucional, com olhar sobre a legalidade dos processos e a governança. Conforme relato da entrevista com o conselheiro da UFPR, as ONGs e os pesquisadores envolvidos no conflito passaram a ser vistos como um grupo uno.

Mas isso é errado também; a universidade sempre se posicionou como universidade, e as ONGs sempre se posicionaram como ONGs. No entanto, com relação a alguns assuntos, existe convergência de tratamento às pautas, e aí, quando há esse tipo de convergência, é natural que essas diferentes representações se unifiquem na construção de um argumento mais qualificado (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Cabe mencionar que esse engajamento mais recente da academia vem sendo protagonizado por seu envolvimento no Colit, e não mais por grupos de docentes e discentes que atuaram em 2008, estes atuando em procedimentos menos públicos, como na elaboração de pareceres técnicos e eventos.

A atuação das entidades do terceiro setor e da academia no âmbito do Colit é expressiva. É possível verificar, na leitura das atas das reuniões, que, ao longo do tempo, foi recorrente a tentativa de diálogo e entendimento do processo, bem como os alertas sobre irregularidades e fragilidades dos processos, em especial no que tange a elaborações de planos diretores e a procedimentos de licenciamento ambiental de empreendimentos de alto grau de impacto.

Apesar de seu papel muito ingrato para o Colit e também ingrato para quem participa, porque o Conselho é paritário só ficticiamente, e o envolvimento também

da sociedade, que é diferente. O terceiro setor, a Universidade Federal [...], que se comprometia, que ia lá, e lia os processos, não todos, mas tentava selecionar os mais impactantes para tentar fazer um parecer e atuar um pouco em cima. Tentar contribuir e fazer os questionamentos que são papel do Conselho, não só ir lá e... Os outros iam lá para levantar o cartãozinho de aprovado (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Entre 2016 e 2019, foram lançados, também, diversos artigos de opinião em meios de informação, como o jornal periódico *Gazeta do Povo*.

Destarte, os principais atores de resistência no conflito socioambiental são entidades do terceiro setor e membros da academia, com protagonismo de pesquisadores e professores que atuam na UFPR. Há também o envolvimento isolado de membros de outras instituições, como IFPR, Unespar, PUC-PR e Positivo. Não obstante, há outros atores sociais na resistência que não ganham tanta expressividade pública como protagonistas, mas como “vítimas” (embora não passivas) de injustiça ambiental. Entre eles, tem-se, primeiramente, a comunidade do Maciel, com papel crucial no transcorrer do conflito socioambiental, estando diretamente relacionada ao conflito sobre a terra, oriunda da doação de terras do governo à Empresa Balneária. Porém, essa comunidade não se mobiliza pública e coletivamente na arena do conflito.

Oliveira e Silva (2016) destaca esse fato em sua pesquisa, ao mencionar que a comunidade não consegue se mobilizar coletivamente para desenvolver ações de resistência diretas. Segundo o autor, os moradores da vila sabem que o processo é difícil e envolve capital econômico, inclusive para pagar pelos serviços de um advogado, bem como para acessar documentos de regularização fundiária. Esse fator, somado ao baixo nível de instrução médio da população, os intimida frente a uma possível ação coletiva no que tange à problemática do território.

Destarte, a comunidade do Maciel adentra na arena do conflito, em primeiro lugar, por ação judicial e, em segundo lugar, pela atuação do MPPR na luta pelo reconhecimento e pela garantia dos direitos das comunidades tradicionais, como é o caso da Consulta Livre, Prévia e Esclarecida, prevista na Convenção 169 da Organização Mundial do Trabalho (OIT), ignorada nos processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos industriais-portuários, incluindo o Porto Pontal (MPPR, 2016a). Houve participação de membros da comunidade em eventos, incluindo os de iniciativa de outros atores sociais inseridos na arena do conflito, e os moradores recorreram ao diálogo com órgãos e autoridades de forma a assegurar seus direitos.

No entanto, não protagonizaram ações de resistência coletiva direta, como protestos, campanhas públicas, entre outras.

Também se inserem na arena de disputa moradores de Pontal do Sul, da Ilha do Mel, assim como comunidades tradicionais, como pescadores artesanais e comunidades indígenas⁹⁸. Os pescadores artesanais organizados (tendo em vista que a comunidade do Maciel também é composta de pescadores) são representados pela ApapSul. Tem um caráter contestador e busca defender os direitos dos pescadores artesanais e maricultores. Estes são contrários ao desenvolvimento industrial-portuário em Pontal do Paraná, especialmente pelas modificações sociais e urbanas, bem como pelos impactos ecológicos, com ênfase nas alterações das dinâmicas naturais de orla e nos estoques pesqueiros.

Esse grupo social não participa dos espaços formais de discussão, seja pela exclusividade de tais espaços, seja por uma resistência do próprio grupo (como no caso do PDS). Não obstante, quando da elaboração da última versão do PPDI, os pescadores artesanais (de vários balneários do município), participaram de suas reuniões promovidas pela prefeitura municipal para sanar irregularidades apontadas pelo MPPR. Em dezembro de 2016, ocorreu uma das reuniões na Vila do Maciel, durante a qual pescadores expuseram faixas com frases de reivindicação da participação e inclusão da classe pesqueira no referido plano (CALDEIRA, 2018).

Cabe mencionar, ainda, a atuação do MPPR, desde 2008, destacado por outros atores sociais de oposição, assumindo uma posição abandonada pelo Poder Público, de defesa dos interesses difusos. O papel do Grupo de Atuação Especializada em Meio Ambiente, Habitação e Urbanismo (Gaema) no conflito é de extrema importância. Também cita-se a atuação técnica do Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça e Proteção aos Direitos Humanos (CaopJDH) junto às comunidades tradicionais.

No entanto, cabe ressaltar que o MPPR tem por objetivo fiscalizar a legalidade do processo, e não se opor aos empreendimentos, além de garantir a proteção das comunidades tradicionais e indígenas. Assim, sua atuação se funde e confunde com o papel de oposição aos processos de licenciamento em curso, dadas as irregularidades presentes, atuando por meio de apoio interinstitucional junto à academia e a ONGs. Além disso, é visto por atores sociais de

⁹⁸ As comunidades indígenas, em especial as duas localizadas em Pontal do Paraná, não integram um movimento de resistência aos empreendimentos, embora haja preocupação e incertezas, conforme verificado nos documentos analisados.

promoção como um dos principais atores sociais que se opõem aos empreendimentos, sendo criticado em falas públicas, em especial pela Aciapar (ESPINOSA, 2017; SEIL; DER, 2017).

Por fim, tem-se, também, parcela da população, em especial da Ilha do Mel, mobilizada pela promoção ou oposição ao empreendimento Porto Pontal. Conforme pode ser verificado na pesquisa de campo, esses atores sociais mobilizados não são a maioria e reconhecem a imparcialidade de parcela da população, que se abstém por não ter clareza sobre os impactos negativos e positivos do empreendimento.

8.2.3. Os atores sociais do “caminho do meio”

O presente tópico se aterá a outros atores sociais importantes para o panorama local, em especial o turístico, que assumiram um papel de menor envolvimento na arena de disputa, beirando à “neutralidade” (de forma pública, pois, informalmente, há posicionamento, seja pessoal, seja dos órgãos). Como já informado, o termo “caminho do meio” tem relação com o fato de esses atores sociais apontarem impactos negativos tanto do setor industrial-portuário quanto do setor turístico ao mesmo tempo em que entendem que há a possibilidade de uma coexistência, mas, para isso, é preciso diálogo e consenso entre opositores e promotores. No que se refere aos argumentos voltados às comunidades tradicionais, eles pouco aparecem e, quando isso ocorre, o posicionamento não está consonante aos pressupostos da justiça ambiental.

Os atores sociais que acionam esse discurso são a Paraná Turismo, autarquia que era até 2019 vinculada à extinta Secretaria de Estado do Esporte e Turismo (Seet)⁹⁹, órgãos responsáveis pelo turismo no estado do Paraná, que, embora participassem de discussões de cunho técnico, não assumiram um posicionamento atuante na arena do conflito. Igualmente, a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Paranaguá e a Fundação Municipal de Turismo (Fumtur) não se inserem na arena do conflito, embora a Ilha do Mel pertença ao município, sendo o principal atrativo local e um dos principais do estado. Este último, quando da pesquisa de campo, informou que não se posicionam quanto ao complexo industrial-portuária e a Faixa de Infraestrutura por se tratar de um assunto de Estado.

⁹⁹ Cabe ressaltar que, de forma geral, a Paraná Turismo e a Seet não se posicionaram na arena do conflito, participando de ações pontuais, como reuniões do PDS Litoral e ZEE Litoral. A entrevista ocorreu com um técnico da Paraná Turismo e refletiu o caráter técnico das instituições, verificado em outros documentos analisados. Por outro lado, após a mudança da gestão estadual, a extinção da Seet e a criação da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo (Sedest), em 2019, houve maior inserção no conflito. No entanto, na análise dos dados, não houve tempo hábil para que fosse possível comparar a atuação desses órgãos.

Além disso, tem-se o PDS Litoral como ator social, que aciona o discurso de consenso, embora haja objetivos explícitos para a elaboração desse documento, conforme pode ser observado no Decreto Estadual nº 2.647/2011 (PARANÁ, 2011a). Salienta-se que há uma diferença de posicionamento da equipe contratada para sua elaboração (que afirmou ser neutra, fazendo diagnósticos e prognósticos que considerem todos os aspectos) e do Estado, o contratante.

Durante a realização das oficinas e reuniões, bem como na elaboração dos documentos de cada etapa do processo, houve um posicionamento neutro e, por vezes, contraditório, em alguns momentos informando dos benefícios da implantação do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura. Pode-se inferir que isso se deu pela abertura à participação de diferentes atores, inclusive promotores desses empreendimentos. Não obstante, observou-se no documento final do processo, denominado “PDS Litoral 2035” (PARANÁ *et al.*, 2019), assim como no evento de entrega desse documento, a ausência do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura nos projetos futuros¹⁰⁰, embora outras obras de infraestrutura continuassem previstas, como o Contorno Urbano de Pontal do Paraná (alternativa viária à PR-412). Ademais, o documento (e os interlocutores, no evento de entrega do plano) enfatizou temas como o projeto Grande Reserva Mata Atlântica e a produção de natureza.

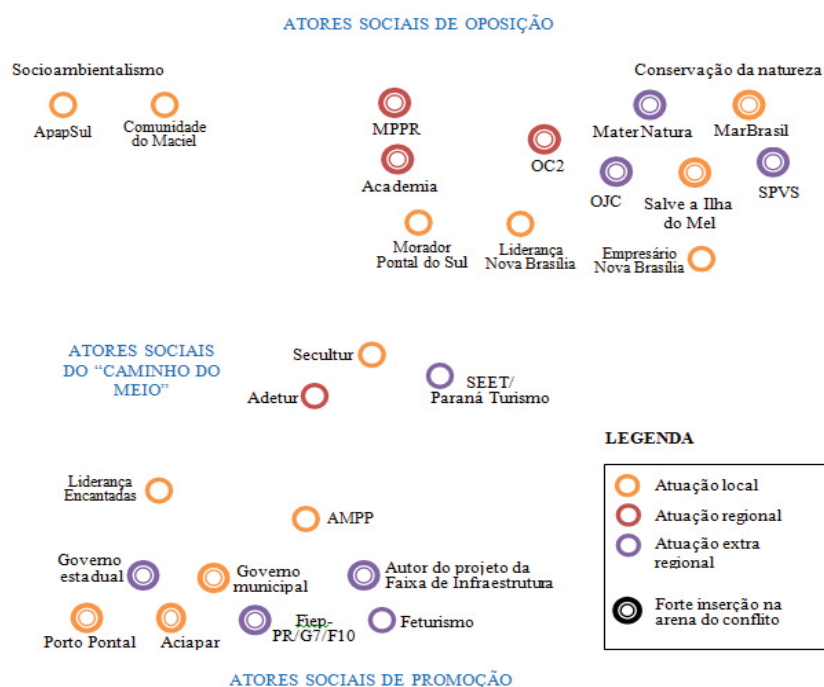
Observa-se ainda que há ausência de discurso de uma parcela da população de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel, mas não é possível inferir o motivo pelo qual essa população não se manifesta publicamente.

Outro ator social que foi procurado e não quis se manifestar em relação ao Porto Pontal foi a APPA, que já teve posicionamento opositor, promotor e, após 2019, tem apresentado posicionamento de “neutralidade”, informando que o que ocorre fora dos limites da APPA ultrapassa seu escopo de atuação.

Assim, abaixo (FIGURA 29), apresenta-se um esquema com os atores sociais e seus posicionamentos, entre oposição, promoção e o ‘caminho do meio’, indicando também sua escala de atuação (fora do conflito) e intensidade de inserção na arena do conflito socioambiental.

¹⁰⁰ Tal fato levou, na ocasião do evento de entrega, a um posicionamento público da Aciapar, que demonstrou descontentamento em relação à ausência desses empreendimentos e informou que medidas judiciais seriam tomadas para reversão do resultado (informação com base na pesquisa de campo).

FIGURA 29- ATORES SOCIAIS E SEUS POSICIONAMENTOS



Fonte: Elaboração própria

8.3. AS ARMAS DA DISPUTA: OS DISCURSOS E SUAS DIMENSÕES

Talvez seja preciso ir mais longe e admitir que os produtores do espaço sempre agiram segundo uma representação, ao passo que os ‘usuários’ suportam o que se lhes é imposto, mais ou menos inserido ou justificado em seu espaço de representação. Como se efetuam tais manipulações? (Henry Lefebvre, 2006).

Os subtópicos a seguir dizem respeito aos resultados relativos à análise textual-discursiva (MORAES; GALIAZZI, 2007), realizada tendo como *corpus* de pesquisa materiais técnicos, documentos encaminhados para autoridades, transcrição de debates em espaços formais, materiais informais com posicionamento público, transcrição de entrevistas concedidas a programas televisivos, transcrição de vídeos criados pelos atores sociais e entrevistas semiestruturadas realizadas pela autora.

Assim como descrito na metodologia de pesquisa, esses materiais passaram pela leitura integral, seguida da separação dos extratos significativos à pesquisa. A partir dos extratos, foram estabelecidas relações temáticas, que compuseram as categorias de análise do discurso, pré-estabelecidas conforme os objetivos específicos da pesquisa. Assim, foram criados metatextos para cada ator social e cada categoria do discurso. Por fim, teve início a etapa final da análise, no movimento que Moraes e Galiuzzi (2007) denominam ‘captar o

novo emergente’, que se deu por meio da descrição dos resultados e, na sequência a interpretação, que se apresenta abaixo. Tem-se, portanto, os discursos e, inseridos em cada um, diferentes dimensões discursivas.

Cabe ressaltar que esses discursos são construídos por um ou mais interlocutores frente a outro ator social; portanto, molda-se o discurso por meio de estratégias discursivas para convencimento do outro. Tais estratégias discursivas são elaboradas visando o ator social para o qual elas se destinam. Diferem, portanto, quando são emitidas para a população local, para pesquisadores, para o Estado, entre outros.

8.3.1. Os empreendimentos como solução para as mazelas econômicas e sociais: o desenvolvimento como fábula

Esse primeiro discurso é mobilizado por atores sociais e promoção do empreendimento Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura, que atuam em diferentes graus de intensidade na arena do conflito. São eles: governo estadual (em especial a gestão 2011-2018), governo municipal de Pontal do Paraná, Porto Pontal, Aciapar, AMPP, Fiepp-PR/G7/F10P, Feturismo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento/Departamento de Turismo de Pontal do Paraná, autor do projeto Faixa de Infraestrutura e liderança local Vila de Encantadas/Ilha do Mel.

As dimensões do discurso têm relação com: i) a licença social do Porto Pontal e sua relação com a noção de “desenvolvimento”; ii) a vantagem locacional da Ponta do Poço e a necessidade de suprimento da deficiência portuária paranaense; iii) os argumentos a respeito da necessidade da implantação da Faixa de Infraestrutura; iv) as estratégias de defesa dos processos licenciatórios, como o uso do discurso autorizado, o paradigma da adequação ambiental e a crítica ao movimento ecologista; v) a crítica ao uso da Ilha do Mel pelo movimento opositor; e) vi) o uso do turismo nas estratégias argumentativas.

8.3.1.1. A esperança nos empreendimentos: a ‘licença social’ e o desenvolvimento como fábula

Essa dimensão tem como principais pautas a situação econômica, com interface com a social. De forma geral, diz respeito ao argumento de que a instalação dos empreendimentos industriais-portuários, com ênfase no Porto Pontal, geraria eventos virtuosos que ativariam a

economia da região, com aumento da produção, geração de renda, tributos e criação de empregos. O Porto Pontal e a Faixa de Infraestrutura são vistos como ‘redenção econômica, social e ambiental’ para o litoral do Paraná. A base desses argumentos é justamente a tríade ‘renda’, ‘tributos’ e ‘empregos’ (se aborda o trabalho como um todo, mas a ênfase é na criação de postos de trabalho formais).

O emprego e a renda – esta gerada também pelo efeito multiplicador que os empreendimentos industriais-portuários possibilitariam – é um argumento com bastante potência, por conta do perfil econômico do município, com grande número de desempregados e de vagas de trabalho – em boa parte informal – concentradas na alta temporada. Certos comerciantes locais, como os membros da Aciapar, são favoráveis à implantação do Porto Pontal “devido não ser possível continuar vivendo com os mesmos recursos financeiros de décadas passadas, a população triplicou nos últimos doze anos, economicamente não está sendo possível viver o ano todo somente com quarenta dias de temporada de verão” (ACIAPAR, 2008, não p.).

Ademais, quando os argumentos do trabalho e renda são acionados, defende-se que eles somente se viabilizariam se uma nova estrada fosse construída. Destarte, a lógica é que, para suprir a demanda econômica do município, faz-se necessária a geração de postos de trabalho formais e de renda, e isso poderia ocorrer com o estabelecimento de empreendimentos do setor industrial-portuário, que, por sua vez, somente se estabeleceriam na localidade se houvesse uma alternativa viária à PR-412, rodovia precária, que atravessa a cidade e que não comporta um fluxo grande de veículos. Portanto, a rodovia projetada pelo governo do estado é fator importante para a guinada econômica do município.

Trata-se de um embate entre ‘sem emprego, sem desenvolvimento’ *versus* ‘baixos salários e poluição’, tal qual apontado por Bullard (2001), no qual os componentes emprego e “desenvolvimento” têm maior ênfase, dada a situação insatisfatória para comerciantes e moradores locais.

O segundo ponto, fortemente destacado, é a contribuição em termos monetários que o empreendimento gerará ao estado e à municipalidade. Assim, o setor industrial-portuário é visto como condição para autossustentação econômica do município.

O discurso explicita que o apoio ao porto ocorre devido ao entendimento de que se trata de uma ‘esperança’ ao município, algo que precisa acontecer para que Pontal do Paraná alcance o “desenvolvimento” e promova a qualidade de vida. Isso se daria, em especial, por

meio da criação de vagas de trabalho formal, bem como na possibilidade de renda durante todo o ano. Assim, verifica-se no discurso desses atores sociais, um constante apelo à solução das mazelas econômicas e, conseqüentemente, das mazelas sociais, como o uso de drogas e delinquência juvenil, conforme informado em entrevista com a AMPP: “Então o que nós precisamos aqui, além do turismo é cuidar das nossas crianças, que nós não temos feito. Então pra essas crianças, fora da temporada é triste”.

Os problemas socioeconômicos atuais são vistos como passíveis de resolução por meio do crescimento econômico oriundo dos empreendimentos atraídos pelo complexo industrial-portuário, conforme explicita a fala do entrevistado da Fiep/G7/F10P “a cidade cresce em função do desenvolvimento econômico, e o porto atrai”, demonstrando, inclusive, o poder do mecanismo de fornecimento de ‘informações perversas’ (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009), ou seja, informações deturpadas que, passadas à população, geram interesse na territorialização do capital.

Por um lado, verificam-se elementos dos discursos das alternativas infernais (PIGNARRE; STENGERS, 2005; ACSELRAD; BEZERRA, 2010). Os empreendimentos (Porto Pontal e Faixa de Infraestrutura) se colocam como ‘salvação’ para o município, como meio para se alcançar o crescimento econômico, que por meio do turismo não tem conseguido lograr. A falta de oportunidade de renda e trabalho, em especial durante a baixa temporada do turismo, vem desagradando a moradores e comerciantes locais, que aprovam a implantação de um complexo industrial-portuário na perspectiva de que a diversificação econômica contribua para a resolução dos problemas econômicos e, por conseguinte, possibilite alcançar o “desenvolvimento”.

Por outro lado, a partir da perspectiva da população, há a existência de argumentos condizentes com uma ‘licença social’, decorrente da Licença Social para Operar (LSO) (ACSELRAD, 2014; SANTIAGO, 2016). O sucateamento dos serviços públicos e infraestruturas e a inação seletiva do Estado em relação ao provimento de serviços e infraestrutura básica proporciona a ‘licença social’, ao ser projetada no complexo industrial-portuário, em especial no Porto Pontal, uma possibilidade de desenvolvimento. A empresa possui, portanto, um estoque de capital reputacional antes mesmo de sua instalação. No momento, essa reputação se dá pelas expectativas sobre geração de emprego e renda e sobre medidas compensatórias e mitigatórias. Trata-se, pois, então, de uma licença social para instalação e operação.

Essa situação ratifica a pressão do capital, apontando o setor industrial-portuário como única oportunidade; caso contrário, sem o investimento, o município não conseguiria superar a situação econômica atual. Em adição, tem-se a chantagem locacional dos investimentos, por meio da qual a população sucumbe às promessas de emprego ‘quaisquer que sejam seus custos’ (ACSELRAD, 2010). No que se refere à chantagem de deslocalização, isso fica evidente na fala do diretor do Porto Pontal, ao fazer o seguinte apontamento:

A gente já fez vários outros negócios enquanto Pontal existe. Tentamos colocar em pé. Fizemos vários outros negócios. E realmente estamos numa situação que efetivamente se tudo não dar certo, a gente vende o terreno e põe o dinheiro fora do Brasil. Acabou! O país está perdendo. Teus filhos vão perder, meus filhos vão perder. É assim que funciona. Infelizmente o mercado financeiro não tem muito esse tipo de pudor, então, não dá aqui, vai pra outro lugar. E vai pra outro lugar. O dinheiro não vai ficar parado, isso é fato (ENTREVISTA PORTO PONTAL).

Assim, da mesma forma que exposto por Acselrad e Bezerra (2010), a população local precisa ‘escolher’ entre uma situação de degradação ambiental e social e a inexistência de fonte de renda e trabalho; por isso, a alocação dos empreendimentos é dada tendo por base o consentimento dessas populações. Há o temor de que, caso o complexo industrial-portuário (ou apenas o Porto Pontal) não se instale, nenhuma outra alternativa econômica poderia contribuir para a mudança do perfil econômico e social do município. Este também é um elemento constituinte das alternativas infernais. O capital logra se territorializar, com base na permissão e apoio de locais, que visam à melhoria de qualidade de vida.

Aliado a isso, essa dimensão do discurso pode ser explicada por sua relação com o ‘*please in my backyard (pimby)*’ (‘por favor no meu quintal’) (BRINKMAN; HIRSH, 2017), em contraposição ao movimento ‘*not in my backyard*’, ou, mais ainda, ao ‘*not in anybody’s backyard*’, demonstrando o interesse de parcela da população na territorialização do capital na região, acreditando ser algo benéfico e negligenciando ou ignorando possíveis impactos negativos decorrentes. No entanto, é um padrão de ‘fuga para frente’, buscando a solução para problemas estruturais em ações imediatistas, sem verificar o possível agravamento das mazelas sociais, econômicas e ambientais no futuro.

Além disso, há a visão de que a instalação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura também seria um meio de se alcançar o “desenvolvimento”, no entanto, é um desenvolvimento sinônimo de crescimento econômico. Nessa perspectiva, inclui-se a crítica

às formas de manutenção econômicas oriundas de benefícios do Estado, como Bolsa Família, Seguro Defeso, entre outros, que precisariam ser superadas.

Isso tem que acabar. As pessoas têm que aprender a conviver com o desenvolvimento. É possível você fazer essas coisas acontecerem melhorando a qualidade de vida, melhorando a condição das pessoas, melhorando a condição de saúde, de educação. Nós temos que encontrar caminhos (ENTREVISTA ACIAPAR).

O desenvolvimento seria, portanto, um patamar a ser alcançado, de busca por um modelo de vida (que se reflete na urbanização), tal qual ocorreu ao longo do tempo e demonstram Rostow (1971), Layargues (1997), Larrea (2010) e Escobar (2014). É o desenvolvimento pregado pelo *establishment* como progresso, que ocorre por meio do crescimento econômico. Também não se pauta em uma economia verde. A natureza e os bens de uso coletivo não são vislumbrados como forma de obtenção de renda, trabalho e melhoria da qualidade de vida. Assuntos que não dizem respeito ao quesito econômico, como meio ambiente ou populações tradicionais, não são englobados no conceito de “desenvolvimento”, não se vislumbra um modelo de desenvolvimento em que tais componentes sejam imperativos; ao contrário, eles precisam se adaptar ou conviver com o “desenvolvimento”.

Cabe ressaltar que o discurso de determinados atores sociais, como Aciapar e AMPP, é crítico em relação às populações tradicionais. Na entrevista, foi mencionada a comunidade do Maciel, que não é considerada comunidade tradicional e que está em região antropizada por projetos antigos, citando-se que comunidades indígenas foram inseridas no município e que indígenas ‘fantasiados’ haviam sido inseridos na audiência pública da Faixa de Infraestrutura, como pode ser verificado na fala do entrevistado da Aciapar:

O envolvimento da sociedade civil é o que faz a coisa acontecer. Mesmo as Promotorias do Meio Ambiente, elas acabam se curvando a isso. Na última audiência mesmo, nós convocamos a Promotora do Meio Ambiente a constatar a vontade pública demonstrada ali, encerrar essa conversa, parar com essa palhaçada, ficar plantando índio aqui, buscando o índio. Nessa audiência pública, índios fantasiados, fazendo cena. Ah! Faz favor! Isso é um absurdo! As pessoas deveriam ter mais compromisso com as crianças, com o futuro, com a vida.

Esse posicionamento tem relação com a presença relativamente recente de população indígena em Pontal do Paraná. Embora o litoral paranaense integre o território Guarani, em decorrência da expropriação territorial após o século XVII ocorreu uma migração para o interior e, mais recentemente, uma reocupação do território. Assim, a aldeia Sambaqui foi

fundada em 1999, e a aldeia Guavira-ty, em 2010 (PINHEIRO, 2016). Portanto, para moradores contemporâneos, a existência de uma população indígena gera certo estranhamento.

Por outro lado, destaca-se que, na constituição das zonas de sacrífico, busca-se um território homogêneo e hegemônico, invisibilizando formas de vida alternativas, muito embora esse processo possa contribuir para novas dinâmicas e para modos de vidas contra-hegemônicos (OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017).

Assim, há uma visão de um desenvolvimento que viria por meio da implantação dos empreendimentos industriais-portuários, apontando para uma visão de ‘fábula’, incitada pela alienação territorial voltada a interesses de determinados agentes, portadores dos discursos da ‘modernização necessária’, do ‘crescimento e desenvolvimento’ para o bem coletivo, fazendo com que se confundam interesses e projetos particulares com necessidades e projetos coletivos (PEREIRA, 2011).

8.3.1.2. No fim do caminho tinha um poço: vantagem locacional e competitiva e suprimento da deficiência portuária

Essa dimensão é acionada principalmente pelo Estado, tanto governo municipal quanto estadual, além da Fiep/G7/F10P, do autor do projeto da Faixa de Infraestrutura e o próprio Porto Pontal. Tem relação com os argumentos relativos à justificativa da necessidade de um novo porto, para além do aspecto de geração de emprego e renda para a sociedade. Esses argumentos dizem respeito à vantagem locacional da Ponta do Poço, que levaria a uma vantagem competitiva (para o Porto Pontal e para o Estado), em conjunto com o suprimento de uma deficiência portuária atual.

O trecho da baía de Paranaguá que envolve o município de Pontal do Paraná apresenta uma área potencial para operações de embarcações com maior calado, possibilitando maior fluidez para grandes embarcações, além do fácil acesso a mar aberto. Aponta-se, então, uma vantagem de localização da Ponta do Poço que merece ser explorada, tanto para embarques e desembarques quanto para suporte, via empreendimentos, às atividades petrolíferas vinculadas à exploração do petróleo na camada do Pré-sal.

Para o autor do projeto da Faixa de Infraestrutura, em decorrência dessas características, a Ponta do Poço é um local onde dificilmente não se implantará um porto. Para

o governo estadual, “a vantagem comparativa da Ponta do Poço é um enorme potencial de desenvolvimento para uma região pouco desenvolvida, com contraste entre muita riqueza e muita pobreza”¹⁰¹.

O Porto Pontal defende que “outros portos não têm essa profundidade, nem calado, nenhum porto brasileiro, nesse pedaço, tem isso, então você já começa com uma vantagem muito grande em relação aos outros” (PATRÍCIO JUNIOR, 2018, informação oral). Para o empreendedor, a vantagem competitiva se daria pelo aumento da competitividade do Paraná em relação a outros estados (em especial Santa Catarina). O governo estadual entraria com um baixo investimento (na PR-809), mas isso proporcionaria uma vantagem competitiva ao posicionar o estado como o único a ter um porto com infraestrutura para receber as novas gerações de navios (PORTO PONTAL, 2018). Inclusive, menciona-se no EIA que, mesmo que o Porto Pontal não se instale, prevê-se a ocupação da Ponta do Poço para esse fim em um futuro próximo.

Agregado a isso, tem-se o fator competitividade. Os argumentos apontam que a instalação do Porto Pontal, tal qual a PR-809, é fator de competitividade portuária, fazendo comparação entre os estados do Paraná e Santa Catarina. Há uma ênfase no fato de haver um monopólio de transporte de contêineres, no Paraná, por parte do TCP, o qual deve ser superado para competitividade do estado do Paraná perante seus concorrentes. É possível verificar esses argumentos em falas como esta: “A carga que era pra vir pra cá, foi pra Santa Catarina. Toda a carga indo pra lá. Com isso impostos são gerados lá e não aqui” (PATRÍCIO JUNIOR, 2018, informação oral).

O Paraná precisa, o Paraná tá ficando pra trás. Santa Catarina está dando *show* no Paraná: cinco portos altamente competitivos [...]. O Paraná só tem um, e é interessante entender que isso é uma questão só de competição entre estados, é algo de resultados reais de mercado de trabalho (PATRÍCIO JUNIOR, 2018, informação oral).

Aciona-se, também, o fator competitividade em relação ao panorama brasileiro e de outros países/portos no mundo. Portanto, enquanto há uma chantagem para a população local, há outra perante o Estado. Para a população local, é um mecanismo de imposição de uma ‘alternativa infernal’ (PIGNARRE; STENGERS, 2005); para o Estado, uma espécie de estímulo à concorrência interlocal, inclusive com o porto estatal.

¹⁰¹ Informação oral de membro da Seil (PARANÁ *et al.*, 2018d).

Há uma ênfase no fato de haver um monopólio de transporte de contêineres, no Paraná, por parte do TCP, o qual deve ser superado para maximização da competitividade do estado do Paraná perante seus concorrentes. Para a Feturismo, é preciso buscar superar um sistema de boicote a empreendimentos, protagonizado por forças locais que, inclusive, se utilizam do Colit como barreira da concorrência, “abrindo esse bunker de proteção econômica de cartel, temos certeza que atrairemos dezenas de empresas de todas as áreas, especialmente de serviços, pois sem infraestruturas e diversidade de atividades econômicas, a região está condenada eternamente ao fracasso” (FETURISMO, 2019, não p.).

Para certos atores sociais, independe o local de localização do novo porto. A Fiep, por exemplo, “quer um outro terminal, independente que seja de Pontal ou seja no Embocuí, para que haja concorrência entre os terminais, e aí barateia o custo” (ENTREVISTA FIEP/G7/F10P).

Ademais, defende-se a necessidade de suprir deficiências das estruturas portuárias atuais:

Uma das coisas mais dispendiosas na manutenção de portos no geral é a dragagem dos berços (locais onde os navios ‘estacionam’ para carregar e descarregar) e dos canais de acesso pois, se não forem profundos o suficiente, os navios encalham. E tem mais, os navios vêm crescendo bastante nos últimos tempos, o que limita o acesso deles a portos muito rasos. Pois este local onde está prevista a instalação de atividades portuárias é uma área naturalmente profunda, o que reduzirá a necessidade de dragagens. Além disso, está muito próximo da saída da baía de Paranaguá e por isso, demandará muito menos tempo para manobrar os navios, reduzindo assim os custos de frete (ENGEMIN, 2016b, p. 4).

A justificativa de que o local é único no país e proveria uma vantagem competitiva do estado é utilizada como argumento perante a sociedade, demonstrando que o Estado teria interesse direto no projeto. Assim, o Estado contribui para que se torne possível a incorporação do território à dinâmica da acumulação do capital, por meio da dotação de infraestrutura, conectando a hinterlândia ao novo fixo.

Novamente põe-se em discussão o modelo de desenvolvimento alimentado no país, onde há centralidade no crescimento econômico, no progresso, na urbanização e na industrialização pautados na produção de commodities e no neoextrativismo, que, consequentemente, demandam infraestrutura para escoamento da produção, para interligação entre zonas produtoras e zonas consumidoras em escala global. Essa situação expõe como a globalização tem orientado as políticas públicas e os interesses públicos e privados e,

consequentemente, a economia de muitos países. É em nome de um “bem coletivo” que essas infraestruturas são planejadas e criadas, gerando divisas, possibilitando o aumento da exportação e importação de bens de consumo, mas deixando o ônus para as populações nas áreas de influência.

8.3.1.3. Faixa de Infraestrutura: o caminho para o desenvolvimento

Em primeiro lugar, tem-se os argumentos relativos à situação atual da PR-412. A precariedade da PR-412 e PR-407¹⁰² consta no EIA-Rima da Faixa de Infraestrutura, mas também em outros instrumentos de ordenamento territorial, como o ZEE, conforme visto anteriormente. Entre as justificativas está a precariedade na conectividade territorial, que prejudica o trânsito da população local e dos visitantes (CUNICO, 2016); o atendimento à cidade, às instalações industriais e portuárias, para reduzir as deficiências do atual atendimento aos balneários; a atuação da Faixa de Infraestrutura como barreira à expansão urbana, protegendo o remanescente de Mata Atlântica (ENGEMIN, 2016a).

Assim, a PR-809 não teria sido projetada tendo como objetivo o atendimento à condicionante do Porto Pontal. Afirma-se isso alegando que “[...] não é uma estrada privada, é uma estrada pública, todos terão acesso, toda população vai poder acessar longa distância por essa rodovia” (LOBO, 2017). Portanto, a rodovia beneficiaria a todos (empreendimentos, comerciantes, população local, turistas), sendo uma demanda antiga, em decorrência, especialmente, dos transtornos verificados na alta temporada.

Muitos criticam dizendo é uma estrada para o porto. A resposta? É. É uma estrada para o porto? Sim. Ponto e vírgula. Mas não é só para o porto, uma estrada quando é só para um porto, eu boto cerca de um lado cerca de outra só minha. Não é isso que vai acontecer. O governo está preparando uma estrada que também vai ajudar um porto, que vai gerar emprego, que vai gerar impostos, mas vai servir também para escoar, para melhorar a mobilidade de uma cidade (PATRÍCIO JUNIOR, 2018, informação oral)¹⁰³.

¹⁰² Cabe mencionar que todos os atores sociais entrevistados entendem que há necessidade da duplicação da PR-407, tendo em vista que sua não duplicação ocasionaria problemas de fluidez e capacidade de tráfego na PR-809. Não obstante, na época da elaboração do EIA-Rima havia possibilidade de duplicação dessa via pela concessionária EcoVia, obrigatoriedade que foi retirada do contrato.

¹⁰³ Além disso, o ator social destaca que a rodovia não condiciona o início da obra, uma vez que há outras possibilidades como o *transshipment*, segundo destacado na entrevista realizada pela pesquisadora.

Não obstante, esse argumento vai em direção contrária aos documentos oficiais. EIA-Rima da obra explicita que

A rodovia e o canal de macrodrenagem, cujas obras são previstas de imediato, têm sua justificativa basicamente na necessidade de se oferecer acesso às indústrias, instalações comerciais e de serviços que deverão ser atraídas pelo contexto portuário da região, de acordo com os empreendimentos já instalados, como o caso da Techint, e os que estão por se instalar, como o caso do terminal Portuário Porto Pontal, bem como, pelo interesse demonstrado pelo município (ENGEMIN, 2016, p. 1).

Já os demais componentes, que não foram objeto de licenciamento, se destinam “a regularizar e ordenar o atendimento aos balneários, mas também, caso isso se mostre necessário, ao atendimento das necessidades do terminal e de indústrias que venham a se instalar nas proximidades” (ENGEMIN, 2016, p. 4).

O discurso municipal também se contradiz. Há menção recorrente à demanda antiga por uma ‘nova estrada’, representando a “concretização deste antigo sonho, capaz de mudar a história de Pontal do Paraná” (CÂMARA DE VEREADORES DE PONTAL DO PARANÁ, 2019, não p.); corresponderia, portanto, a uma infraestrutura do porto e parte do Plano de Mobilidade Urbana do município (FIORAVANTE, 2018 *apud* COLIT, 2018).

Assim, a Faixa de Infraestrutura teria sido projetada para o desenvolvimento, para o progresso da cidade, incluindo a atração de turistas, uma vez que a situação da PR-412 representa “um verdadeiro transtorno, e isso desestimula muita gente, muito turista” (FIORAVANTE, 2017 *apud* SEIL; DER, 2017, informação oral). Não obstante, há menção de que a PR-809 seria construída “para dar acesso ao porto, preservando a cidade balneária” (CRESINSK, 2016 *apud* COLIT, 2016, não p.).

Os problemas da PR-412, como problemas de tráfego e uso, longos congestionamentos, acidentes e mortes, aparecem recorrentemente, inclusive na fala de atores sociais de oposição ao complexo industrial-portuário e à Faixa de Infraestrutura. Esta é uma situação amplamente utilizada e que dá vantagem ao discurso dos promotores da Faixa de Infraestrutura, uma vez que a população em geral acredita ser necessária uma adequação viária. A melhoria da infraestrutura viária possibilitaria também um incremento do fluxo turístico, que, por sua vez, aumentaria o consumo regional, induzindo à diversificação da produção de bens e serviços, promovendo a redução de desequilíbrios regionais e possibilitando o lucro, a geração de trabalho e renda.

Também é recorrente a menção à requalificação da PR-412, por meio da qual a rodovia se tornaria uma avenida remodelada para atendimento da população e veranistas, representando “mais oportunidades para o desenvolvimento do nosso comércio” (ACIAPAR, 2017a). Além de se acionarem outros problemas sociais locais para validar a necessidade de uma ‘salvação’ que se daria por meio da implantação da obra¹⁰⁴, também é recorrentemente acionado o “desenvolvimento” proporcionado pela nova via de acesso (FIGURA 30), seja pela melhoria nas condições de fluxo para o comércio, seja pelo uso por veranistas, constituindo-se uma “ condição *sino [sic] qua non* para o futuro dessa cidade” (ESPINOSA, 2017, não p.).

FIGURA 30 - FAIXA EM MANIFESTAÇÃO NO BALNEÁRIO PRAIA DE LESTE, PONTAL DO PARANÁ



Fonte: Fiore (2020, não p.)¹⁰⁵

Caracteriza-se, assim, um argumento que visa a uma ‘licença social’, ao apoio da população local apelando para as deficiências e problemas socioeconômicos atuais e, concomitantemente, indícios das alternativas infernais, apontando a Faixa de Infraestrutura como solução para as mazelas sociais, sem indicar outras alternativas viárias.

No discurso do governo estadual, o atual traçado da PR-412 seria um entrave ao desenvolvimento: “Por suas características, Pontal encontra no atual traçado da PR-412 um entrave para o desenvolvimento do município” (RICHA FILHO, 2017, não p.). Vale observar que o governo estadual não se mobilizou¹⁰⁶ para fazer alterações nessa via ou construir uma

¹⁰⁴ O componente rodoviário é mais recorrentemente acionado que a Faixa de Infraestrutura como um todo. O outro componente que passa pelo licenciamento, o canal de macrodrenagem, é acionado de forma menos recorrente, indicando solução para os problemas de alagamento, frequentes no município.

¹⁰⁵ Disponível em <https://pontaldoparana.portaldacidade.com/noticias/cidade/manifestacao-em-prol-da-estrada-e-realizada-pelos-moradores-de-pontal-0650?fbclid=IwAR2K-lg87wXANxXYPggaJIH3jQywh7FstcwrbauxZYiI1GYjaPu4gDbQ_HQ>. Acesso em: 05 jan. 2020.

¹⁰⁶ Sobre isso, em entrevista com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento e também com a AMPP, foi abordada a responsabilização – por moradores locais – pelas melhorias necessárias na PR-412, que recai sobre a municipalidade ou sobre a associação, enquanto a responsabilidade é do DER.

nova rodovia de acesso ao município antes do início do processo de licenciamento do Porto Pontal.

Percebe-se que a responsabilidade perante a resolução de mazelas sociais e econômicas do município, resultantes de processos históricos, é raramente admitida pelos governos estadual e municipal. No discurso desses atores sociais, grande parte das vezes os problemas são mencionados para justificar a necessidade da implantação desses empreendimentos.

Ainda sobre o desenvolvimento, o governo municipal questiona:

Pergunto eu: a quem interessa realmente o não desenvolvimento de Pontal do Paraná? Quem estaria sendo beneficiado pela implantação da referida Faixa? Essa segunda pergunta é de fácil resposta: toda a população pontalense, seus veranistas, turistas e futuros empreendedores, sem falar de todo o sistema produtivo do estado do Paraná e do Brasil (AGUIAR, 2017, não p.).

Para o Porto Pontal, o desenvolvimento não se restringe a Pontal do Paraná.

É uma característica desenvolvimentista. Vai dar um apoio fantástico à melhoria de vida de todo o pontalense, vai fazer crescer a cidade, vai ter melhores condições de vida e vai dar ao Paraná e ao Brasil, vamos dizer, um local específico para o enriquecimento do país, para o desenvolvimento do país, entende?! (RIBEIRO, 2018, informação oral).

Cabe destacar que o desenvolvimento é entendido como algo distinto da preservação. Isso fica evidente ao ser citado que o projeto da Faixa de Infraestrutura “tem dois grandes objetivos: desenvolver e preservar. Estimular o desenvolvimento socioeconômico do litoral do Paraná” (RICHA FILHO, 2018, não p.) e ao se observar que “o governo do Paraná entende que a Faixa de Infraestrutura seria uma saída para combinar desenvolvimento econômico – o que significa mais emprego e renda para os moradores, proteção ambiental e respeito à vocação turística do município” (RICHA FILHO, 2017, não p.).

Há, portanto, uma relação direta entre a construção de uma nova rodovia e o que se denomina “desenvolvimento” por esses atores sociais. Embora não se explicita o que o termo “desenvolvimento” representa, percebe-se na lógica discursiva desses atores que apresentaria relação direta com o “progresso”, com crescimento econômico, e não englobaria conservação ambiental, ainda que destaque que progresso e meio ambiente devem coexistir. Há proposta de a Faixa de Infraestrutura constituir-se como uma barreira à expansão urbana e de criação de uma UC na parte leste do município. Vale observar, porém, que, os opositores contestam a

proposta de criação de uma Área de Proteção Ambiental, UC de uso sustentável, destacando que, legalmente, exige-se como contrapartida uma UC de proteção integral.

Novamente verifica-se o uso de um argumento que se aproxima das alternativas infernais (PIGNARRE; STENGERS, 2005; ACSELRAD; BEZERRA, 2010): a não construção da rodovia implicaria a não construção do porto, o que levaria à perda da oportunidade de desenvolvimento, seja a nível estadual, por meio do aumento de competitividade, seja no contexto regional e municipal, voltado à geração de trabalho e renda. Nessa perspectiva, entende-se que a atração de empreendimentos industriais-portuários, somada à redução do custo do transporte e do aumento da atratividade turística, induz ao aumento da produção, do trabalho e da renda.

O contrário também é verificado, como é o caso do posicionamento do Porto Pontal. No EIA-Rima, aponta-se que a falta de expectativa do empreendimento portuário abriria possibilidade para a não disponibilização de fundos para implementar o Plano Viário Municipal, argumento que anula a defesa da tese de que a nova rodovia visaria à coletividade.

É mais provável que se façam melhorias na PR-412, mas é muito menos provável que se construa a Via Arterial 1 ou Corredor Viário Industrial Oeste, prevista no referido plano viário, que, pelas suas características, contribuiria decisivamente para a solução dos conflitos viários e de uso do solo do município (AMB, 2008, v. 9, p. 2-3).

Aciona-se o argumento de o empreendimento constituir-se uma infraestrutura estratégica para o setor do turismo. “Acho que, com a estrada, a cidade tem condições de criar uma infraestrutura mínima pra receber turismo. Mínima! Mínima! Não quer dizer que só isso seja suficiente. Mas aí tem a condição mínima [...] isso é uma condição ‘*sine qua non*’ pro turismo. ‘*sine qua non*’” (ENTREVISTA PORTO PONTAL). Em decorrência, a campanha da Aciapar em torno da implantação de uma nova rodovia aciona o componente turismo, como pode ser visto na figura abaixo.

FIGURA 31- CAMPANHA *ESTRADA JÁ É #SALVE O LITORAL*

Fonte: Aciapar (2017b¹⁰⁷ não p.) e Pimentel (2019, não p.)

Essa categoria contradiz os argumentos de que é necessária outra atividade econômica que não o turismo. A rodovia projetada é defendida como condição para aumento do fluxo de visitantes, que estariam sendo inibidos por conta da precariedade da PR-412.

Destaca-se ainda a recorrente crítica aos atores sociais de oposição. Há, nesse caso, um discurso extremista de caracterização desses atores como agentes maléficos para o desenvolvimento de Pontal do Paraná. Segundo essa perspectiva, os opositores – ambientalistas e MPPR – estariam fazendo obstrução sistemática ao desenvolvimento, tentando impedir a revisão poligonal, a aprovação do PDDI e a Faixa de Infraestrutura.

Mas nada disso [problemas sociais, fundiários e ambientais] sensibiliza a ação implacável do Ministério Público e os ambientalistas, que colocam outros interesses acima da vida humana, acima da nossa própria vida. Eu queria fazer uma pergunta ao Ministério Público: Por que essa ação tão cruel, por que toda essa ira despejada contra Pontal do Paraná e contra as suas possibilidades de emancipação? ((ESPINOSA, 2017 *apud* SEIL; DER, 2017, informação oral)¹⁰⁸.

A fala acima diz respeito aos acidentes e às mortes que ocorrem na PR-412, além do difícil acesso ao hospital (que se localiza no município vizinho, Paranaguá), decorrentes da precariedade da via e dos congestionamentos em feriados e alta temporada.

Portanto, uma rodovia viria a sanar as mazelas sociais e econômicas que impactam o município de Pontal do Paraná e outras localidades, que são fruto da inação do Estado em relação ao provimento de serviços básicos e dotação de infraestrutura para atendimento à população. Assim, o capital orienta o Estado em suas leis e normas, que mascaram o interesse

¹⁰⁷ Disponível em <<https://www.facebook.com/aciapar.pontal/photos/a.1507035166272857/1640200446289661/?type=3&theater>>. Acesso em: 01 ago. 2019.

¹⁰⁸ Transcrição da fala do Presidente da Aciapar.

privado ao acionar o propósito de atingir o bem comum (HARVEY, 2004b; ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2014). Além disso, a nova rodovia, condição para alcançar o “desenvolvimento” – descrito tendo por base a modernização, a urbanização e a industrialização como meios para alcançar o crescimento econômico –, seria indispensável. Nesse discurso, o projeto atual da rodovia não é questionado, tampouco são elencadas outras alternativas de mobilidade que não a rodovia, nem cogitada possibilidade de mobilidade por via não terrestre (como o transporte marítimo), levando, consequentemente, a um embate com os contestadores.

8.3.1.4. Crítica ao ecologismo: ceticismo, adequação ambiental e discurso autorizado

As dimensões apresentadas anteriormente são respaldadas pelo discurso da adequação ambiental, concepção pela qual um empreendimento ou obra assumem lugar central, se tornando inquestionáveis e inexoráveis. Nesse contexto, o ambiente é percebido como externalidade, paisagem que deve ser modificada e adaptada aos objetivos do projeto técnico. Nesse processo, as medidas mitigatórias e compensatórias cumprem a função de adequação (ZHOURI; OLIVEIRA, 2007). Além disso, há ceticismo quanto à gravidade dos impactos negativos decorrentes da implantação do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura, legitimando a territorialização do capital.

Também está presente o discurso autorizado, um discurso especializado, proferido por agentes detentores de recursos políticos e simbólicos que permitem tornar visíveis suas representações, como indivíduos com títulos acadêmicos, especialistas de prestígio ou consultores ambientais, além de mandatários do Estado (VIÉGAS, 2009). Cabe ressaltar que esse discurso é utilizado por atores sociais promotores e opositores ao complexo industrial-portuário e à Faixa de Infraestrutura.

O apelo ao discurso autorizado ocorre de duas formas. Uma delas é recorrendo ao fato de membros da academia e de ONGs terem chancelado o EIA-RIMA do Porto Pontal e de outros estudos relacionados ao setor industrial-portuário, ao que se soma o fato de tais membros terem indicado a necessidade de uma nova rodovia. Verifica-se isso em argumentos como o do diretor do empreendimento, destacando: “[...] quando a gente contratou a equipe, a gente achava que era melhor equipe para fazer o licenciamento ambiental” (SALCEDO, 2018 *apud* SALVE A ILHA DO MEL, 2018a, informação oral). Para os representantes do Porto

Pontal, esses grupos contrários estariam “atrapalhando” a implantação de empreendimentos de infraestrutura.

Nós contatamos a equipe dos professores na Universidade Federal do Paraná, e posso nominar todos, se for o caso. Presidente da ONG, da MarBrasil, assinou a viabilidade do nosso EIA-Rima. Tem uma série desses chamados atores sociais que trabalharam na minha viabilização e agora são contra. Então, pra gente era a melhor equipe disponível na época pra fazer o licenciamento, melhor impossível. Eu disse pra todo mundo e volto a dizer, nós não temos compromisso com erro. Me apontem, objetivamente, qual é o problema, qual é o problema, que eu mando arrumar. Até hoje ninguém fez isso pra mim (ENTREVISTA PORTO PONTAL).

O autor do projeto da Faixa de Infraestrutura justifica que esse fator foi importante para sua inserção no contexto. Ele destaca que, ao ser convidado para assumir a responsabilidade, o processo de instalação dos empreendimentos industriais-portuários já se encontrava avançado, com EIA-Rimas, como o do Porto Pontal, elaborados por equipe formada por membros da UFPR. Esses fatores lhe deram segurança para assumir o projeto.

[...] quando eu construí a ideia da faixa, foi porque nós tínhamos aqui em Pontal do Paraná um estudo de impacto ambiental do Porto Pontal elaborado pela equipe inteira da Universidade Federal do Paraná que escreveu pedindo esta estrada. Está lá, uma equipe da UFPR, em duas audiências públicas, escrevendo, pedindo esta estrada. O licenciamento ambiental da Melpart tem participação aprovada de pessoas da MarBrasil, aprovando e escrevendo que aquele empreendimento é viável. A Subsea7, um empreendimento também com participação maciça de professores da Universidade Federal do Paraná, dizendo que o empreendimento é ambientalmente viável. Aí, depois, vocês vêm dizer que a estrada não pode ser construída, que a faixa não pode ser construída? É uma brincadeira! [...] Todo mundo participou de tudo, todo mundo é corresponsável de tudo isso, porque eles escreveram, está escrito lá. E aí, claro, eu chego no Governo e me sinto altamente confortável em articular uma política pública do qual pessoas tão brilhantes da minha universidade, colegas meus, participaram da elaboração dos estudos e garantido a viabilidade ambiental (GOBBI, 2015 *apud* ACIAPAR, 2015, informação oral).

Cabe salientar, no entanto, que os membros da academia que participaram da elaboração do EIA-Rima do Porto Pontal não são os mesmos membros que atuam na arena do conflito socioambiental fazendo oposição ao empreendimento.

A liderança de Encantadas também mencionou o fato de membros da UFPR terem integrado a equipe que desenvolveu o EIA-Rima do Porto Pontal e de esse documento fazer menção à necessidade de uma nova rodovia, algo que é questionado atualmente por membros

da academia. Ademais, foi questionado o fato de não serem apresentados impactos na Ilha do Mel no documento citado.

[...] o que mais nos deixou indignado naquele momento era que essa comissão de notáveis, lá na audiência, de vários professores da Universidade Federal, diziam claramente lá nesse estudo que foi feito – e o Ibama concordou com isso na época – que não havia impacto nenhum pra Ilha do Mel (ENTREVISTA LIDERANÇA ENCANTADAS).

A outra forma de apelo ao discurso autorizado ocorre, conforme já apontado por Viégas (2009), quando esses atores de promoção recorrem a detentores de títulos acadêmicos ou especialistas, consultores ambientais e mandatários do Estado para legitimar seus argumentos e ideias. Um caso expressivo no conflito socioambiental estudado é o respaldo do Estado e do responsável pelo projeto da Faixa de Infraestrutura. Este é também, para além da figura de um técnico, um professor universitário e especialista em gerenciamento costeiro. Conforme apontado por Harvey (1996b), esses discursos têm sido frequentemente mobilizados por formas dominantes de poder político-econômico para negar, questionar ou diminuir as contestações a respeito dos impactos ambientais.

Ainda chancelando a implantação do complexo industrial-portuário, tem-se o ZEE, que previa a ZDD para a expansão controlada da infraestrutura urbana, portuária e de sistema de transporte e logística (porto, rodovias, ferrovias, polidutos e serviços de retroporto) e atividades empresariais e turísticas. Ademais, no que se denominou Unidade de Diagnóstico das Áreas das Cidades Balneárias, o ZEE apresentou como potencialidade a infraestrutura de transporte, além de elevado potencial para expansão das atividades portuárias em Pontal do Paraná.

Ao analisar o cenário atual do litoral paranaense, no documento citado pontuou-se a “expansão necessária da capacidade portuária de Pontal do Paraná” (CUNICO, 2016, p. 312) e, no cenário prospectivo, a viabilização de planos e programas de políticas públicas que visem ao desenvolvimento das cidades portuárias e balneárias, de forma integrada.

Segundo o Governo do Estado, o Porto de Paranaguá é limitado, por conta da profundidade do canal, que exige recorrentes dragagens. Nesse caso, o discurso autorizado parte do Estado. Assim, verifica-se que determinados governos e agiram proativamente para a instalação do complexo industrial-portuário, e o Estado utilizou diversas ferramentas para induzir uma verdade, incluindo o ordenamento territorial. O Estado é dotado de poder de

procedimento (MARTINEZ-ALIER, 2011), incorporando uma linguagem de valoração como critério e menosprezando ou invisibilizando outras.

Sendo ator privilegiado nas relações de poder (RAFFESTIN, 1993), o Estado tem papel crucial ao expressar os interesses da classe dominante e lançar mão de políticas voltadas às classes subalternizadas. Em adição, a sociedade não suspeita que é induzida a aceitar, sem questionamento, determinado conjunto de valores (MÉSZÁROS, 1989), de forma a contribuir para um modelo de desenvolvimento sócio e ambientalmente degradador e excludente.

Além disso, há argumentos que se enquadram no que Zhouri e Oliveira (2014) denominam ‘paradigma da adequação ambiental’, buscando demonstrar que o rito do licenciamento ambiental está sendo cumprido e que as medidas compensatórias e mitigatórias irão recompensar as externalidades geradas, tornando tanto o Porto Pontal (e o complexo industrial-portuário como um todo) quanto a rodovia empreendimentos inquestionáveis e inexoráveis. Esse discurso que pode ser verificado na fala do Presidente do Porto Pontal, quando cita que “o Porto Pontal Paraná é um projeto muito bem elaborado em todos os seus estudos ambientais aprovados pelos órgãos oficiais” (PATRÍCIO JUNIOR, 2018, informação oral) e no governo do estado. Esse ator destaca que a viabilidade ambiental do empreendimento foi atestada, que todos os impactos foram avaliados e que o EIA indicou medidas de controle e compensação (RICHA FILHO, 2018).

Esses argumentos apontam para a solução dada pelas medidas compensatórias e mitigatórias previstas nos EIA-Rimas tanto do Porto Pontal quanto da Faixa de Infraestrutura. Eles estão em consonância com um discurso legitimador do ‘direito à poluição’ e da mercantilização da natureza (LEFF, 2000; LATOUCHE, 2004), inseridos por leis e normas ambientais, pautadas no ambientalismo moderado.

Essas medidas dariam conta tanto dos impactos ambientais e sociais previstos como efeito colateral das obras quanto dos problemas existentes na região.

É claro que existe impactos de meio ambiente que estão sendo mitigados, que estão sendo compensados. São trinta e dois programas. Então, outra: são processos de sete anos de licenciamento, tinha passado por absolutamente tudo, por todos os crivos, todos os questionamentos. Então... enfim... a gente tem plena garantia de consciência de que está fazendo o negócio direito (ENTREVISTA PORTO PONTAL).

Para o governo municipal, por exemplo, há tranquilidade em relação ao fato de os estudos terem sido elaborados por técnicos que “sabem o que estão fazendo e com certeza vai

haver uma compensação” (ENTREVISTA SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO). Assim, as medidas compensatórias seriam suficientes e, mais, contribuiriam para o desenvolvimento regional. “Em qualquer porto é preciso integrar as vias e fazer o trabalho social integrado; enfim, uma série de ações que tornam um porto um meio para se desenvolver a região em que está instalado e que o faz um instrumento a serviço deste desenvolvimento” (AGUIAR, 2017, não p.).

Ainda sobre o porto, tem-se o ceticismo quanto à gravidade dos possíveis impactos negativos, especialmente pela existência de um porto no município vizinho, que tem o canal de navegação em frente à orla pontalense, portanto, onde já existem interferências portuárias. Ainda nesse aspecto, defende-se o fato de ser um terminal de contêineres, limpo e automatizado. “O porto é um porto seco, não vai mexer com grãos, com nada” (FIORAVANTE, 2018 *apud* COLIT, 2018). Há também o entendimento de que será viável a coexistência entre o setor industrial-portuário e a manutenção do perfil turístico local. Entende-se que o empreendimento portuário não afetará a cidade, tampouco o turismo, por ser ‘separado’.

No caso da Faixa de Infraestrutura, para o governo municipal, os impactos positivos se sobressairiam aos negativos. Exemplo disso é a possibilidade de essa obra vir a ser um elemento limitador da expansão urbana, protegendo a área natural a noroeste. No discurso do governo do estado também há destaque para esse aspecto. Aponta-se que impactos negativos podem ser neutralizados, como os impactos sobre o turismo. Além disso, os impactos positivos, associados à existência de uma Faixa de Infraestrutura, como a valorização imobiliária, atenuariam alguns impactos negativos.

Menciona-se também que o desmatamento para construção da Faixa de Infraestrutura será menor do que preveem os opositores, pois os dados que teriam sido distorcidos para cooptar a população. No que se refere à justificativa do projeto para o governo estadual, é recorrente o argumento da redução de custos e da diminuição de impactos negativos ao integrar as obras em um mesmo espaço. Conforme destacado pelo autor desse projeto, ele teria sido readequado de forma a ter menos impacto sobre o remanescente florestal, ao mesmo tempo em que se reservaria determinado espaço ao Leste da rodovia para expansão urbana futura. Ademais, havia a demanda por diversas obras na região, as quais seriam realizadas em conjunto, de modo a gerar menor impacto ecológico e a possibilitar economia de recursos financeiros.

Esse entrevistado ressaltou que a região já é pressionada, mesmo sem a obra. Ademais, esse ator concorda que o impacto sobre a vegetação seria expressivo e que ele não seria mitigável, apenas compensável, como investimentos em UCs, inclusive em outros lugares.

Mas a gente está cheio de instrumentos que nos permitem gerenciar isso: compensações; trabalhar com os corredores; o que que a gente quer reflorestar no estado; tem uma porção de área hoje improdutiva, que a gente pode incorporar de novo para a floresta; pagamento dos serviços ambientais; tem uma porção de coisa legal aqui que dá para gente fazer (ENTREVISTA AUTOR DO PROJETO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA).

Nesse aspecto, a presença do paradigma da adequação ambiental se dá ao ser destacado que há uma variedade de instrumentos que permite gerenciar os impactos, como compensações, trabalho com os corredores, reflorestamento de outras áreas e pagamento dos serviços ambientais.

Então a estrada nova, do ponto de vista ambiental, ela sim, na minha opinião, ela vai ser boa; por quê? Porque ela vai usar 5% da área, mas vai preservar definitivamente 95% da área. 5% de toda essa área aqui. Toda essa área aqui. E tudo isso aqui vai ser transformado numa APA (ENTREVISTA FIEP/G7/F10P).

Quanto a isso, cabe mencionar que, em que pese o fato de os EIA-Rimas (e o processo de licenciamento ambiental como um todo) representarem um avanço em relação ao direito democrático à participação e tomada de decisão, esses documentos têm retratado a injustiça ambiental contida em determinados projetos, legitimando implicitamente ações e impactos inaceitáveis e têm sido elaborados guiados por interesses econômicos, formalmente padronizados e socialmente vazios.

Ademais, ao ser inserida na ideia de modernização ecológica, a natureza é administrada e gerida conforme interesses, de modo a não “atrapalhar o desenvolvimento” (ZHOURI; LASCHEFSKI; PEREIRA, 2014). Portanto, fazer-se valer de dados técnicos apresentados nesses estudos, ou ainda, das medidas propostas pelo empreendedor, não significa que a justiça social e ambiental tem prevalecido nesses processos, tampouco que as medidas tomadas serão as mais adequadas para o cenário apresentado.

Uma parcela desses atores sociais é cética quanto aos impactos gerados pelo Porto Pontal. Por outro lado, apresenta entusiasmo com as “contrapartidas” prometidas pelos diretores da empresa, o que se relaciona à licença social: “Porque, em contrapartida, o porto, conforme a diretoria do porto falou, eles querem fazer bastante, muitas benfeitorias aqui pro

turismo [...]. Como nós não temos empresa nenhuma, quem vai ajudar nós aqui? Com isso, em contrapartida, nós vamos ter alguma coisa de infraestrutura” (ENTREVISTA AMPP). Este ator social reconhece os impactos da implantação da PR-809, mas os minimiza, afirmando que, para sua implantação, seriam gerados alguns impactos ambientais. “Seria o caso, por exemplo, que nós temos que cortar um pouco de árvore” (ENTREVISTA AMPP).

Cabe mencionar o destaque ao fato de que o empreendimento portuário será “isolado” em relação aos balneários, representando um ponto favorável à diminuição da probabilidade de alguns impactos, como o acima citado. Ademais, ressalta-se que a mitigação dos impactos é atrelada à responsabilidade do Estado em implantar políticas locais que priorizem investimentos no turismo. Portanto, os impactos gerados apenas seriam mitigáveis se o Estado investisse no setor; caso contrário, isso não seria possível, o que é questionável em uma região que padece pela inação do Estado em certos setores, incluindo o setor turístico.

Agregado a isso, destaca-se a abertura ao diálogo com entidades ambientalistas para solucionar possíveis falhas/ausências de estudos e propostas de mitigação e compensação. Isso pode se notar em falas como esta: “somos proativos e queremos, sim, trabalhar com ambientalistas em prol de um meio ambiente melhor e mais protegido. E nos colocamos à disposição de todos que queiram agir proativamente para desenvolvermos projetos que ajudem homem e natureza a viverem cada vez mais amigáveis” (RIBEIRO, 2018, informação oral).

Busca-se, assim, deslegitimar o movimento ecologista, utilizando o argumento de que certos atores sociais de oposição foram contemplados com verbas de projetos da Petrobrás e que obtêm renda por meio da resistência à destruição do meio ambiente, o que teria se tornado “quase que uma estrutura econômica no litoral paranaense” (ACIAPAR *apud* PARANÁ *et al.*, 2018a, p. 138)¹⁰⁹. Além disso, a resistência seria orquestrada por interesses econômicos contrários estabelecidos em Paranaguá, como o TCP.

Não há menção ao território, aos ativos ambientais e culturais ou a modelos alternativos de desenvolvimento. A ‘proteção absoluta’ (atitude dos ambientalistas frente à tentativa de implantação do empreendimento) é tomado como prática inviável para o desenvolvimento, conforme foi destacado em entrevista realizada pela autora com dirigente do Porto Pontal. “A princípio é uma questão, acho, de ajuste, de equilíbrio. Acho que não

¹⁰⁹ Fala do Presidente da Aciapar na relatoria da Oficina de Engajamento do PDS Litoral, em Pontal do Paraná, em 18 de abril de 2018.

prego nem o desenvolvimento desenfreado como também não prego a hipocrisia da proteção absoluta, porque não tem como” (ENTREVISTA PORTO PONTAL). Há, portanto, uma tentativa de deslegitimação do movimento ambientalista¹¹⁰.

Assim, há uma busca pela validação o empreendimento pela adequação ambiental, inibindo questionamentos sobre a necessidade real e viabilidade socioambiental das obras. Vale observar que o debate a respeito da necessidade essencial da obra ou de alternativas possíveis jamais acontece, ao menos nas esferas institucionalizadas do processo de licenciamento, conforme destaca Zhouri (2008). Também busca deslegitimar o movimento opositor, inclusive com argumentos de que interesses econômicos é que regem a atuação das entidades ambientalistas:

Existe hoje uma resistência. Na verdade, ela é orquestrada por interesses contrários ao desenvolvimento do município de Pontal do Paraná. Em via de regra são patrocinados até por concorrentes aí, por exemplo, Paranaguá, o TCP e outros agentes que têm interesse na estagnação de Pontal, com medo de que o desenvolvimento de uma atividade portuária em Pontal vai atrapalhar os interesses econômicos de Paranaguá e Antonina, o que não é verdade (ENTREVISTA ACIAPAR).

Essa crítica se direciona, também, à academia, conforme exposto em entrevista com o ex-presidente da Aciapar, que destacou: “às vezes eu paro para pensar por que a Universidade Federal ela é patrocinadora agora da ação que suspendeu a construção da faixa de infraestrutura, que é uma condição para o desenvolvimento do município” (ENTREVISTA ACIAPAR). Assim, verifica-se um movimento que aglutina atores sociais que se veem prejudicados pelo conservacionismo ou mesmo pela regulação ambiental pública.

8.3.1.5. A crítica ao uso da Ilha do Mel como garota propaganda

Essa dimensão tem relação a um elemento do discurso (que representa o posicionamento de parcela da população da Ilha do Mel) no qual se expressa indignação com o uso da imagem da Ilha do Mel no contexto do conflito socioambiental, enquanto as comunidades da ilha sofrem com a carência ou ausência de serviços e infraestrutura básica.

¹¹⁰ Cabe ressaltar que esses argumentos foram questionados por membros de promoção, como no caso do Conselheiro da MarBrasil no Colit, que, durante a 68ª reunião proferiu: “Um minuto. Só uma pequena defesa, Secretário, que em alguns momentos a situação se coloca a ponto de [...] ter que falar que somos a favor do desenvolvimento. Então, às vezes coloca-se um peso muito grande, principalmente nas três instituições do terceiro setor que aqui representam, se coloca um peso muito grande [...] (COLIT, 2016, não. p.).

Esse argumento é recorrente na fala de outros atores sociais de promoção e se constitui como algo relevante na contraposição de discursos, por ser a Ilha do Mel o centro da campanha dos opositores, o que desagradou parcela da população local¹¹¹.

A Ilha do Mel estaria sendo utilizada como ‘garota propaganda’ da campanha opositora; no entanto, isso ocorreria pela visibilidade da ilha perante o país, sendo um dos maiores destinos turísticos do Paraná e reconhecida a nível nacional, recebendo também um montante significativo de turistas estrangeiros.

Tais argumentos se contrapõem ao movimento ecologista e procuram deslegitimá-lo, ao apontar que os seres humanos são desconsiderados em detrimento da preservação e conservação ambiental. Ademais, há críticas ao movimento de resistência, cuja maioria dos integrantes não vive no litoral do Paraná e desconhece a situação local. Isso se evidencia em falas como as citadas a seguir:

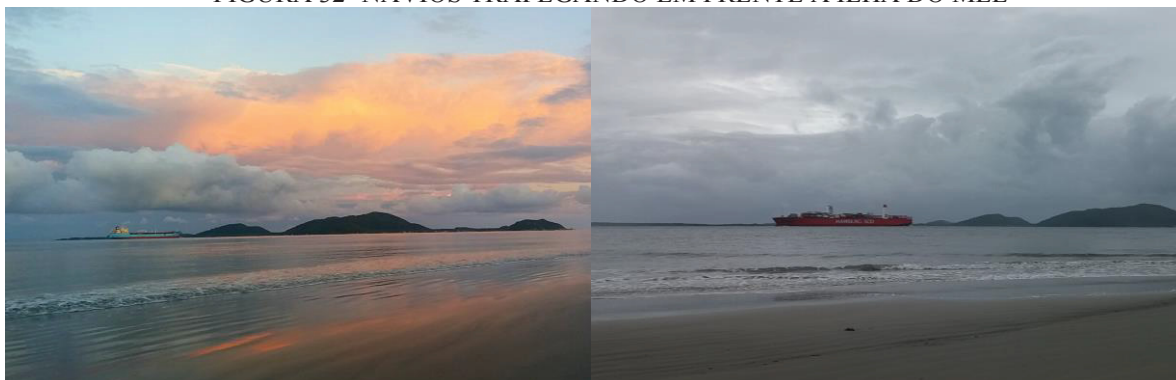
Disseram que nós vamos destruir a Ilha do Mel, não temos nenhuma possibilidade. Se a Ilha do Mel fosse pra ser destruída, teria sido destruída pelo Porto de Paranaguá, porque entre o meu porto e a Ilha do Mel passam todos os navios que vão a Paranaguá [...]. Eu te digo, com a maior convicção, eu não vou causar qualquer dano para a Ilha do Mel. E eles se focaram na Ilha do Mel porque, vamos dizer, é um grande apelo turístico, né?! A Ilha do Mel, sem sombra de dúvida, então eles se fixaram na Ilha do Mel para tentar combater o meu projeto. Eu acho até que a defesa do meio ambiente é verdadeira e válida, e nós temos que respeitar, mas não forçando os argumentos, ‘destruição da Ilha do Mel’. Não vai haver destruição alguma (RIBEIRO, 2018, informação oral).

Nós termos mais um porto no estado não cria o caos que a campanha *Salve a Ilha do Mel* sinalizou para o mundo inteiro (ENTREVISTA LIDERANÇA VILA DE ENCANTADAS).

Nas fotografias abaixo, é possível confirmar a passagem de navios próximos à Ilha do Mel, que ocorre devido à existência do Porto de Paranaguá. Na visão da liderança da Vila de Encantadas, o quadro não agravado com a presença de um novo porto, mesmo que este se localize em frente à ilha.

¹¹¹ Conforme constatado em pesquisa de campo, durante a estada na Ilha do Mel e durante o evento Café com conversa, em 14 de março de 2018.

FIGURA 32- NAVIOS TRAFEGANDO EM FRENTE À ILHA DO MEL



Fonte: Arquivo próprio (2019)

Aponta-se que, se por um lado a Ilha do Mel possui grande atratividade turística, por outro, apresenta problemas estruturais e sociais que se prolongam há anos, como ausência de tratamento de esgoto, precariedade do trapiche da Vila de Nova Brasília e da Vila de Encantadas, a imobilização há anos de posto de saúde da Vila de Nova Brasília e problemas de insegurança.

Eu trabalho na Ilha do Mel, eu sou empresário na Ilha do Mel, morei 11 anos na Ilha do Mel, então a Ilha do Mel, na verdade, hoje, não tem esgoto, os turistas saíram ontem daqui, saíram reclamando do mau cheiro que são obrigados a suportar durante o café da manhã; o esgoto não tem tratamento, aliás, ele corre a céu aberto, em poças. É uma coisa deprimente, deprimente! Nós falamos em turismo e estamos limpando fossa com balde, é uma coisa horrível. O trapiche tanto de Brasília quanto das Encantadas tá caindo, tá desabando. Nós tivemos vítimas, inclusive, desses desabamentos. Nós temos um monte de problema; o posto de saúde de Encantadas está há dois anos imobilizado. Então, na verdade, você tem problema de insegurança, problema de saúde, problema de todos os tipos, e os idiotas, esses infelizes, não têm nenhum pudor porque vem lançar mão da visibilidade da Ilha do Mel, constantemente ‘Salve a Ilha do Mel’, ‘não deixe a Ilha do Mel ser destruída’ (ENTREVISTA ACIAPAR).

Sobre a situação da Ilha do Mel, verifica-se que a inação do Estado em relação ao provimento de serviços básicos e infraestrutura surge novamente no discurso, como o da liderança de Encantadas¹¹². A falta de atuação do Estado na localidade, juntamente a problemas de gerenciamento e conflitos de interesse, gerou a sensação de abandono. Tal sensação é compartilhada também por moradores que são contrários ao complexo industrial-portuário.

¹¹² Discurso encontrado na fala de diversos moradores da Ilha do Mel, conforme verificado em observação de campo.

Destarte, esse ator social assim avalia a resistência que se apresenta em nome da Ilha do Mel: “Com movimento tipo ‘Salve a Ilha do Mel’, [...] na verdade, é uma grande hipocrisia, uma grande falácia”. A Ilha integrou uma campanha mais recente dos grupos de promoção, conforme destacado anteriormente.

Para a liderança de Encantadas, a sensação é a de que a Ilha do Mel – como território como recurso e não território como abrigo – foi “jogada em um furacão de interesses”. Esse sentimento se expressa recorrentemente na fala do entrevistado, como quando afirma que “você pode ter uma opinião a respeito do porto, sobre a Faixa de Infraestrutura, mas nós somos prostituídos aqui. Essa é a grande verdade” (ENTREVISTA ILHA DO MEL 1). Para esse ator social, a população da ilha e de Pontal do Sul teria capacidade de intervir no processo, sem necessidade de interlocutores.

Esse argumento remete à disparidade de poder em um conflito socioambiental, assim como preconizado pela ecologia política (BRYANT; BAILEY, 1997; MARTINEZ-ALIER, 1997; ROBBINS, 2012; HARVEY, 1996b; LITTLE, 2001; VIEGAS, 2009; ACSELRAD, 2002; 2004). Mesmo em um grupo com posicionamento homogêneo, há diferentes níveis de poder político e econômico, que se traduzem no poder de intervir no processo. Isso não impede que se busque apoio de lideranças, para fortalecer o movimento, seja ele de oposição ou de promoção.

No discurso, aponta-se também a busca por informação, sejam elas oriundas dos grupos de promoção, sejam do grupo de oposição. No entanto, as informações com maior embasamento foram obtidas com os atores sociais de promoção, enquanto o movimento de resistência não logrou convencer essa parcela da população. Quanto a isso, o entrevistado destacou:

Eles [atores sociais de oposição] não têm proposta. A proposta deles é assim: uma campanha de *marketing* ‘Salve a Ilha do Mel’, mas, na verdade, não é porque eles estão preocupados com a Ilha do Mel [...]. Eles estavam usando a Ilha do Mel como *marketing*, porque a Ilha do Mel era reconhecida a nível mundial [...]. A gente pediu que eles assumissem um compromisso conosco, de que a campanha [Salve a Ilha do Mel] deveria parar, para que a comunidade fosse ouvida e que eles nos mostrariam um estudo detalhado pra defender as ideias que eles estavam colocando e que eles não iriam dar continuidade a essa campanha (ENTREVISTA LIDERANÇA ENCANTADAS).

Esta fala faz referência a um movimento reativo, que alerta sobre possíveis impactos, mas que não logrou convencer parcela da população local, em decorrência da ausência de

dados concretos e de projetos no caso de uma não instalação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura. Para o entrevistado supracitado, os impactos, inclusive para o turismo, não foram suficientemente explicados para a população local, havendo ceticismo quanto aos reais impactos, conforme pode ser verificada na fala da liderança da Vila de Encantadas: “não tem nenhum estudo que também diz pra nós que a construção da faixa e o terminal portuário vai nos inviabilizar”.

Portanto, por um lado, expressa-se descontentamento pelo uso da Ilha do Mel como objeto de campanha, enquanto moradores locais padecem com problemas sociais, ambientais e econômicos para os quais se verifica como solução a existência de um complexo industrial-portuário em Pontal do Paraná, assim como de uma nova rodovia. Por outro lado, o discurso que enaltece os problemas existentes na localidade minimiza (e tenta deslegitimar) o discurso sobre impactos ambientais que os empreendimentos, em especial o complexo industrial-portuário, gerariam na Ilha do Mel, na paisagem e na baía, incluindo a porção aquática.

8.3.1.6. Turismo, aquele que deve ser superado? Entre a insatisfação e o mito da alta temporada

Essa dimensão possui uma característica paradoxal. Por um lado, há argumentos de que a atividade turística vem gerando divisas insatisfatórias para os comerciantes, empresários do turismo e outros trabalhadores que têm nessa atividade sua fonte de subsistência prioritária e, portanto, faz-se necessária outra atividade econômica para superar a situação. O cerne é a situação atual de Pontal. A dependência do turismo, a falta de oportunidades durante a baixa temporada, aliada à inação do Estado perante a dotação de infraestrutura e prestação de serviços básicos, gera sentimento de frustração e esgotamento. A superação dessas condições depende de outras formas de oportunidade, que, no panorama estudado, se materializa pelo setor industrial-portuário.

Observa-se que o fator-chave de disputa é o aspecto econômico, ficando o aspecto social em segundo plano. Evidencia-se o paradigma neoliberal (IANNI, 2001; SOUZA SANTOS, 2002), ao apoiar a territorialização do capital que se insere na economia globalizante, embora não haja um posicionamento sobre a atuação do Estado, inerente ao paradigma supracitado; ao contrário, entende-se que o Estado deve existir, promovendo e apoiando os empreendimentos privados.

Iniciando pelos argumentos do empreendimento Porto Pontal, embora se reconheça que o turismo é a principal atividade econômica dos municípios balneários, o discurso desse ator social se pauta nas condições atuais de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel, que precisam ser superadas. Para esse entrevistado, a região do litoral do Paraná, incluindo a Ilha do Mel, carece de infraestrutura básica, infraestrutura turística e investimentos em equipamentos turísticos, sem os quais não é possível viabilizar o turismo. Compara-se Pontal do Paraná a destinos de massa consolidados no Brasil. Portanto, para que possa concorrer com outros destinos, inclusive os mais próximos, como Balneário Camboriú, é preciso que melhorias sejam implementadas.

O EIA-Rima do empreendimento aponta a necessidade de uma estrutura turística de qualidade e de infraestrutura sanitárias, viária e de serviços adequada. Esses fatores, somados à curta duração da temporada de verão, implicam tanto a inibição do fluxo turístico quanto os limites nos níveis de lucro dos empresários, que não têm suficiente estímulo para investir ou para fazer uma inversão mais significativa. Por conta dessas fragilidades, o turismo não estaria gerando receita, trabalho e renda suficiente para manutenção do município e das famílias durante todo o ano, conforme destacado na primeira dimensão apresentada, criando “um círculo vicioso limitante, difícil de superar” (AMB, 2008, v. 5, p. 774).

Dada a sazonalidade que caracteriza a atividade turística na região, o índice de trabalhadores autônomos e temporários, em geral em condições de informalidade, seria elevado. A atividade é baseada em um ciclo muito curto, inviabilizando a sustentabilidade econômica do município.

O turismo de sol e praia nos Municípios litorâneos do Paraná tem um período muito curto de alta temporada, sendo insuficiente para manter a estabilidade econômica havendo necessidade de um turismo extra temporâneo para diminuir longo período de baixa temporada (ENGEMIN, 2016, p. 31).

Cita-se também que a interdependência da atividade turística em relação a outros setores produtivos – a cadeia produtiva do turismo – leva a uma recessão econômica mais ampla, configurando uma interdependência estrutural. Portanto, argumenta-se que é necessário uma alternativa ao turismo, que, no caso, se apresenta na forma de um empreendimento portuário: “precisa de tudo, ela precisa se transformar, mudar de uma cidade de veraneio para uma cidade com vida de fato” (ENTREVISTA PORTO PONTAL).

Há crítica no que tange ao uso do turismo no discurso dos atores sociais opositores ao complexo industrial-portuário e Faixa de Infraestrutura, conforme se verifica nesta fala:

Aí eles vêm com essa conversa: ‘Ah! O turismo, lindo, beleza!’ Tem 30 anos que eu estou aqui, eu estou ouvindo falar do turismo; em Guaraqueçaba, vamos olhar a melhoria da renda de Guaraqueçaba? Zero; vamos olhar a melhoria da qualidade de vida daquelas pessoas de Guaraqueçaba? Zero. Então, que conversa é essa? De que vocês têm uma solução mágica (ENTREVISTADO AUTOR DO PROJETO DA FAIXA DE INFRAESTRUTURA).

Essa situação seria superada de duas formas: por um lado, com o desenvolvimento de outras atividades, contribuindo para a independência econômica do município em relação à atividade turística, que se apresenta como setor industrial-portuário. Por outro lado, para esses atores sociais, a instalação desses empreendimentos e, principalmente, a construção de uma nova rodovia contribuiriam para a melhoria do setor do turismo, em decorrência dos possíveis impactos, como especulação imobiliária.

[...] nós temos espaço para fazer estradas, temos espaço para loteamentos novos. Então nós temos tudo para crescer. Só basta nos oferecer para o público a estrutura, boa estrada, com acesso. Poxa vida! Nós estamos aqui a cem quilômetros de Curitiba (ENTREVISTA SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO).

O EIA-Rima da Faixa de Infraestrutura ressalta que, enquanto as atividades turísticas têm caráter sazonal, as portuárias são permanentes. Pode-se verificar a relação indireta ao serem destacadas as mazelas sociais e econômicas atuais, decorrentes da insustentabilidade econômica da atividade turística, e a possibilidade de serem superadas pela existência de um aglomerado de infraestrutura – que, por sua vez, serão instaladas para e por conta da especulação industrial-portuária.

Exemplo disso se expressa no argumento de que as empresas instaladas na ZEP dependem de boas condições de acesso para não perderem competitividade e de que há “muitas outras” que pretendem se instalar atraídas pelas facilidades. A atração desses empreendimentos, somada à redução do custo de transporte e aumento da atratividade turística (possibilitados pela existência de infraestrutura), ativaria a economia da região, com aumento da produção, geração de renda e criação de empregos.

No entanto, no EIA-Rima da Faixa de Infraestrutura aponta-se que, na baixa temporada, a economia se caracteriza pela pesca e eventos que geram fluxo turístico, conforme destacado no EIA da Faixa de Infraestrutura. Ao expor esse dado, entende-se que o turismo contribui com a economia também durante a baixa temporada, contrariando o que é exposto em outros momentos por esse ator social e outros.

O que ocorre, então, é uma distribuição do fluxo altamente concentrado no verão, fazendo com que a população local crie o “mito da alta temporada”, tendo como comparação outros destinos turísticos do país, como o litoral de Santa Catarina. A comparação com o litoral catarinense aparece também no EIA-Rima, ao mencionar que o litoral paranaense

[...] perde em relação ao de Santa Catarina onde a qualidade paisagística das praias é maior e a estrutura turística e a qualidade dos serviços é melhor. Isso, e o fato de ser perto e se aceder por uma estrada sem cobrança de pedágio, orienta para a costa catarinense grande parte dos turistas do Paraná em busca de praia, o que contribui a reforçar os limites de qualidade da oferta turística do litoral do estado (AMB, 2008, v. 5, p. 769).

Segundo esse documento, estaria ocorrendo uma forte evasão de turistas, de classes mais abastadas, para o estado vizinho. É comparada, também, a presença de indústrias, demonstrando que a concorrência interlocal ocorre no setor tanto industrial-portuário quanto turístico.

Assim, figuram como impactos positivos do Porto Pontal os investimentos em atividades econômicas diversas no município. Por conta da implantação desse empreendimento, há “expectativa de se constituir em nova e forte alavanca para o desenvolvimento econômico do Município de Pontal do Paraná, uma vez que o impulso gerado pela atividade turística tem mostrado limites, por diferentes motivos” (AMB, 2008, v. 7, p. 9).

Portanto, o empreendimento potencializaria investimentos em outros setores, como a especulação imobiliária, entendida como positiva pelo ator social, além de outras atividades relacionadas às demandas portuárias, tanto na fase de construção quanto na de operação. Outros setores podem ser desenvolvidos em face do setor turístico, que tem tido queda no prestígio por uma parcela da população local, dada sua sazonalidade e outros fatores já mencionados.

Isto é bastante oportuno para a economia local pelo fato de permitir complementar o período fora de temporada (de março a novembro), quando normalmente o valor de venda no comércio reduz-se a apenas 20% do valor faturado durante o período de temporada [...] Neste sentido representaria a probabilidade de atingir sustentabilidade pelo comércio local ao longo do ano que, na situação prévia ao porto, não existe, ou é muito fraca (AMB, 2008, v. 7 - p. 69).

A Aciapar destaca, em seu discurso, que os empresários – incluindo os do setor do turismo – são favoráveis ao Porto Pontal, desde o início do processo de licenciamento

ambiental, “devido não ser possível continuar vivendo com os mesmos recursos financeiros de décadas passadas, a população triplicou nos últimos 12 anos, economicamente não está sendo possível viver o ano todo somente com 40 dias de temporada de verão” (ACIAPAR, 2008, não p.).

No entanto, há um destaque para a falta de investimentos no setor. “A verdade é que o turismo também não se desenvolve. Você imagina uma baía deste tamanho, nós não temos nenhuma escola de vela, nós não temos nenhuma atividade ligada ao desenvolvimento do Turismo. Pontal sobrevive aos trancos e barrancos” (ENTREVISTA ACIAPAR). Com isso, visitantes estariam preferindo outros municípios, como Balneário Camboriú, em Santa Catarina, ou mesmo Paranaguá, no que se refere ao público do turismo náutico.

Essa é a nossa Pontal do Paraná, somos recanto mais bonito do litoral paranaense, temos praias com alta balneabilidade, um dos maiores calados do mundo para atracação de qualquer tipo de navio, somos o segundo maior polo de barcos abrigados em marinas do sul do Brasil, e não saímos do lugar (ACIAPAR, 2015, informação oral).

Ressalta-se que, por um lado, tenta-se validar a implantação do complexo industrial-portuário com o argumento de que o turismo não possibilita obtenção de renda e trabalho, devendo ceder espaço para esse setor; por outro lado, justifica-se que se faz necessário uma nova rodovia para incrementar o turismo, pois

[...] a temporada de veraneio é o único momento do ano em que temos movimento no comércio. Ainda assim, convivemos com engarrafamentos absurdos devido à falta de uma estrada apropriada para o trânsito de veículos. Que turista quer vir para cá e ficar horas parado em congestionamentos? E quando acontece uma emergência de saúde, quanto tempo uma ambulância leva para enfrentar o caos do trânsito e chegar ao hospital mais próximo, em Paranaguá? Com isso, estamos afastando os turistas que preferem frequentar outras praias em alta temporada. Não podemos continuar dessa forma, pois muitos deles trazem o nosso sustento (ESPINOSA, 2017, não p.).

Conforme entrevista com o autor do projeto da Faixa de Infraestrutura, “para melhorar a renda do litoral, a renda média da pessoa comum, o turismo é mais importante do que a indústria portuária”. No entanto, para esse mesmo informante, a arrecadação proveniente da atividade portuária poderia ser utilizada por políticas públicas para articular o turismo em longo prazo, “porque turismo é lento, é paulatino, não depende só da vontade nossa, o Brasil não é um destino turístico”.

Destarte, outros setores econômicos, em especial o industrial-portuário, subsidiariam o setor do turismo. Assim, “a vocação natural o turismo, talvez vá, tem que ceder espaço pro, pro processo industrial, e isso, isso vai ter que ser dosado, né?!” (ACIAPAR, 2013, informação oral).

Por outro lado, há um discurso que se baseia no ‘mito da alta temporada’, ou seja, na possibilidade de o turismo ocorrer durante todo o ano, estimulado por uma nova rodovia de acesso e pela presença de um porto. São enaltecidos aspectos do município e da região no que se refere ao turismo, este sendo considerado o “potencial natural”, inclusive em documentos formais, como o PDDI. Além disso, cita-se a importância econômica da cadeia produtiva do município, empregando cerca de 80% da população fixa e atraindo trabalhadores de todo país no verão.

Esses argumentos contemplam aspectos referentes ao paradigma da modernização, havendo um desejo de desenvolvimento local e regional, incorporando o mimetismo frente a outros destinos turísticos vistos como “mais desenvolvidos”. Imagina-se que, com o complexo industrial-portuário, e mais especificamente com a estrada, os fluxos aumentarão, inclusive fora da temporada de verão. Nesse sentido, vê-se que o fator-chave de disputa é o econômico.

Tanto o Porto Pontal quanto a Faixa de Infraestrutura possibilitariam que o turismo se desenvolvesse mais e ao longo do ano¹¹³.

Todo investimento viário e aquaviário em Pontal do Paraná irá dinamizar a atividade turística, visto que para o desenvolvimento do setor é de suma importância às boas condições de infraestrutura da região. Quando há investimento viário e aumento de fluxo de turistas, há também investimento da iniciativa privada em estrutura turística adequada para atender o aumento da demanda (ENGEMIN, 2016a, p. 47).

¹¹³ Cabe ressaltar que, conforme o EIA-Rima do Porto Pontal, há expectativa de incremento na atividade turística e cadeia produtiva (AMB, 2008, v. 7). Por outro lado, são expostas projeções para a atividade, apontando que o incremento poderá não contar com investimentos significativos que permitam qualificar a oferta turística a ponto de atrair setores sociais mais ricos ou um fluxo permanente de visitantes. Para isso seriam necessárias políticas públicas que proporcionassem melhorias na infraestrutura e nas condições do local a fim de prover vantagens comparativas. Somado a isso, é prevista a migração de setores empobrecidos e desempregados do interior do estado ou da RMC visando à obtenção de trabalho e renda, que, combinada à “economia centrada no turismo de verão de qualidade média a baixa” (AMB, 2008, v.9 - p. 13), levará a um “crescimento do número absoluto de pessoas pobres”, resultando na acentuação de fenômenos como a delinquência, a violência social e a prostituição. Ademais, essa situação geraria uma demanda de espaço maior para residências permanentes e segundas residências, intensificando a atual segmentação social do espaço. Portanto, o incremento do turismo não teria apenas aspectos positivos; ao contrário, é visto com criticidade. Ainda sobre isso, a projeção dos atores sociais de oposição aponta que os fenômenos citados acima ocorrerão em grau maior quando da construção e operação do porto.

Este é o posicionamento do autor do projeto da Faixa de Infraestrutura, que argumenta: “nós precisamos garantir a infraestrutura de macrodrenagem naquela região, estrada de acesso, tanto das atividades econômicas quanto para as atividades de lazer e de turismo, que é o forte da região e que deve continuar sendo muito importante para aquela região” (GOBBI, 2015 *apud* ACIAPAR, 2015, informação oral). Para esse ator social, a implantação na nova rodovia “trará um desafio ao caótico tráfego que atualmente se estabelece nos períodos de sobre demanda [sic] e que desestimula as viagens à região” (ENGEMIN, 2016a, p. 76).

Ao mesmo tempo, “teria mais turista que viria pra Pontal do Sul, no final da praia”, uma vez que o turista permaneceria no balneário de Praia de Leste, localizado no final da PR-407, ou iria para Matinhos, “pelo menos Matinhos tem uma estrada melhor, e a distância é a mesma”.

Então a Faixa de Infraestrutura... primeiro, acho que é importantíssimo até para fomentar o turismo: uma pessoa que você fala ‘Vamos para a Ilha do Mel, passar o domingo na Ilha do Mel, no verão?’. Você pensa três vezes, porque você não vai conseguir voltar de lá, e você vai gastar muito tempo na estrada. Então você, tendo uma Faixa de Infraestrutura, você vai incentivar muito o turismo (ENTREVISTA FIEP/G7/F10P).

Ressalta-se que esses atores consideram também outras fragilidades do (e para o) setor do turismo, como a falta de infraestrutura, inclusive as básicas, como saneamento, drenagem, iluminação e pavimentação; a necessidade de ampliação e melhoria da qualidade dos equipamentos, de melhoria dos estabelecimentos comerciais e de qualificação de mão de obra; as altas taxas e impostos; as dificuldade de manutenção dos preços; os juros elevados; a falta de capital para investimentos; e a falta de divulgação do turismo no município. No entanto, esse conjunto de fragilidades não é argumento para desvalorização do turismo da mesma forma que o acesso viário o é.

Eu vejo que nós, assim, como estado todo do Paraná, o litoral como um todo, ainda estamos engatinhando nas questões do turismo. Mas nós temos um potencial muito grande [...]. Então, quer dizer, tudo que a gente for fazer aqui ainda dá para ser feito da maneira correta (ENTREVISTA DIRETORIA DE TURISMO).

Com isso, conforme essa visão, se as atividades portuária e turística forem bem planejadas e delimitadas, haveria possibilidades de até aumentar o fluxo de turistas e ampliar os investimentos na atividade. “Em outras palavras, dependendo do empreendedor e das autoridades públicas seria possível conciliar os conflitos entre ambas as atividades, senão

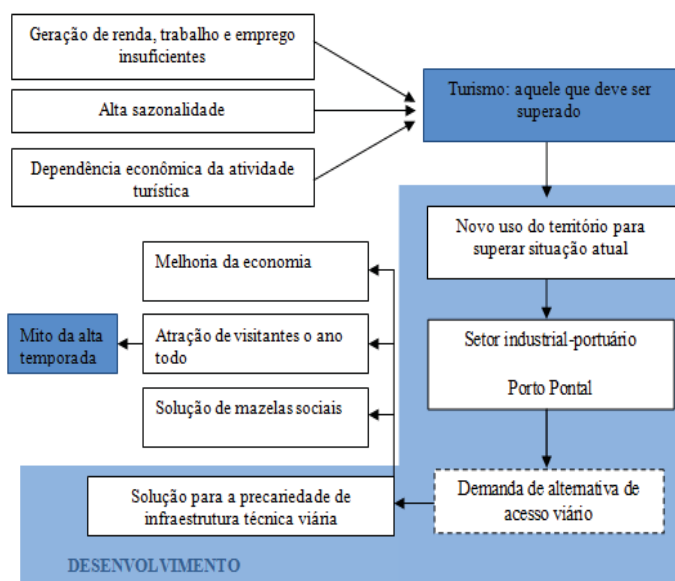
totalmente, em grande parte”¹¹⁴ (AMB, 2008, v. 7, p. 152); caso contrário, com “continuidade da falta de qualidade enquanto destino turístico, e de uma economia limitada pelo baixo investimento, pela sazonalidade e pelas desvantagens comparativas com outros destinos na região” (AMB, 2008, v. 9, p. 3).

Esse argumento busca validar a territorialização industrial-portuária como “salvação” de um turismo que não vem beneficiando a população moradora e que é insuficiente em termos de infraestrutura básica e turística para visitantes. Por outro lado, busca-se validar a construção da Faixa de Infraestrutura e, em especial, do componente viário, a PR-809, utilizando como argumento a potencialização do turismo – em seu formato já existente, privilegiando o turismo de sol e praia, consolidado, e o náutico, com potencial para expansão –, a melhoria da economia e o alcance do “desenvolvimento” (FIGURA 33), sendo esse discurso mais visível na gestão estadual que pós 2019.

Cabe ressaltar que, historicamente, a dotação de infraestrutura viária contribuiu para uma retroalimentação dos setores industrial-portuário e turístico no litoral do Paraná, conforme analisado por Nascimento *et al.* (2017). A infraestrutura em geral passava por recorrentes ciclos de modernização e melhoria, com vista a atender (em teoria) ambos setores. Ademais, com base no diagnóstico desses autores, não houve nenhum caso de conflito entre o setor turístico e o industrial-portuário no litoral do Paraná, demonstrando que a produção socioespacial dessa região foi baseada na inter-relação dessas atividades.

¹¹⁴ Cabe mencionar que o Porto PONTAL utilizou como estratégia argumentativa a publicação, na rede social *Facebook*, de uma série de postagens, denominada “Cidades Portuárias: uma viagem fantástica”, fazendo menção a cidades que comportam portos e são, também, importantes destinos turísticos. São apresentadas Veneza, Setúbal, Istambul, Roterdã e Cingapura.

FIGURA 33 – O TURISMO NO DISCURSO ‘OS EMPREENDIMENTOS COMO SOLUÇÃO PARA AS MAZELAS ECONÔMICAS E SOCIAIS: DESENVOLVIMENTO COMO FÁBULA’



Fonte: Elaboração própria

8.3.2. Em favor da natureza: economia verde como desenvolvimento alternativo

O presente discurso é mobilizado por atores sociais de oposição ao Porto Pontal e à Faixa de Infraestrutura, atuando na arena do conflito em diferentes graus de intensidade. Esses atores sociais são: Movimento Salve a Ilha do Mel, OJC, OC2, Mater Natura, SPVS, MarBrasil, membros da academia (UFPR Litoral/Movimento Viva Pontal e CEM/UFPR/conselheiro do Colit), morador de Pontal do Sul/historiador, empresário do turismo de Nova Brasília/Ilha do Mel e empresária do turismo e liderança de Nova Brasília/Ilha do Mel.

As dimensões discursivas versam sobre: i) a luta contra a territorialização industrial-portuária em Pontal do Paraná e seus impactos decorrentes, com ênfase nos impactos ambientais e, em um segundo plano, nos sociais; ii) os esforços públicos para benefícios privado, incluindo a dotação de infraestrutura e facilidades no ordenamento territorial; iii) a inação do Estado em relação à prestação de infraestrutura e serviços básicos, corroborando para a licença social por parte do Porto Pontal, incluindo a inação no setor do turismo; e iv) o turismo como produtor de natureza e como alternativa ao complexo industrial-portuário.

8.3.2.1. A luta pela não expansão da zona de sacrifício

Essa dimensão do discurso relaciona-se à expansão da zona de sacrifício (FASE; IPPUR, 2004; VIÉGAS, 2009; OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017) que a porção Sul da baía de Paranaguá está se tornando. Constata-se um discurso de inibição da expansão da zona de sacrifício para Pontal do Paraná, tendo como principal base os argumentos de impactos ecológicos, mas aciona também os impactos sociais e culturais (além daqueles sentidos em outros setores econômicos, como o turismo).

A fragilidade política e os interesses e o poder econômico em Pontal do Paraná favorecem a especulação industrial-portuária (que, cabe lembrar, ocorre há décadas, embora tenha se intensificado com o neodesenvolvimentismo) e possibilitam a expansão da zona de sacrifício. Cabe lembrar que uma das características dos territórios que se tornam zonas de sacrifício são seus atributos físico-naturais, que viabilizam a instalação de determinados empreendimentos (OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017). É isso o que vem ocorrendo na Ponta do Poço, com argumentos a respeito do calado natural e do fácil acesso a mar aberto.

Embora sejam bastante enaltecidos os impactos de ordem social e econômico, os impactos ecológicos configuram o principal foco desses atores sociais (com exceção ao MPPR). Essa preocupação pode ser visualizada em algumas falas, como as seguintes:

O complexo portuário-industrial vai colocar abaixo floresta muito bem preservada. Essa floresta protege um sistema estuarino. Floresta e sistema estuarino da região mais biodiversa do planeta, a Mata Atlântica, um dos pouquíssimos rincões da Mata Atlântica onde ainda existe algum tipo de biodiversidade (ENTREVISTA OJC).

A implantação desses empreendimentos significa a supressão de no mínimo 500 hectares de Mata Atlântica, incluindo áreas de mangue e mata ciliar, o que causará a alteração da ecologia e fragmentação da paisagem, perda de habita, afugentamento da fauna, aumento da possibilidade de atropelamento de fauna, aumento da caça e extração de recursos (UFPR *et al.*, 2018, não p.).

Os resultados mostraram que o Paraná concentra importantes remanescentes de ecossistemas de mangues e restinga, somando mais de 133 mil hectares de um total de 871 mil hectares remanescentes no Brasil. Apesar de sua importância ambiental, sociocultural e econômica, esses remanescentes estão ameaçados por uma proposta em curso para o Litoral do Paraná, capitaneada pelo governo do estado em parceria com o setor privado (GARCIA, 2018, não p.).

Assim, há uma resistência à expansão da zona de sacrifício para Pontal do Paraná, primeiramente em decorrência dos impactos que o complexo industrial-portuário geraria na

área de abrangência, *locus* de ecossistemas de grande importância para a conservação da natureza. “Segundo o último Atlas da Mata Atlântica, publicado pela Fundação SOS Mata Atlântica, Pontal do Paraná tem 75% do seu território com remanescente do bioma, colocando o município em destaque mundial para a conservação” (DOBIS; LEIVA, 2018, não p.). Em segundo lugar, tanto o complexo industrial-portuário quanto a Faixa de Infraestrutura produziram situações que desestabilizariam esses ecossistemas, como é o caso da fragmentação de áreas, efeito de borda, efeito espinha de peixe, ameaça à vida silvestre e marinha – por vezes, ameaça de extinção, desmatamento ou alteração florestal –, entre diversos outros impactos que, com interface com os impactos sociais, induziriam a região a uma transformação pouco controlável. Inclusive, os impactos que já ocorrem, decorrentes do Porto de Paranaguá, serão ampliados com a existência de um novo porto.

Na opinião do morador de Pontal do Sul, os bens naturais, como o remanescente florestal e a presença de fauna terrestre e marítima desapareceriam com o porto. Além disso, as UCs no entorno também podem ser afetadas pelo empreendimento. Segundo a entrevistada da OC2 e Mater Natura, as UCS se tornam território de conflito, de múltiplos interesses, o que justificaria o posicionamento apresentado:

A gente precisa brigar por mais território, ainda mais falando em Mata Atlântica, e não ficar brigando pelos mesmos, por que aí você não tem os corredores, você não tem conexão, você está fragmentando tudo. E isso também é um problema muito sério para a biodiversidade. E todo mundo é afetado por isso. Algumas pessoas olham a conservação da natureza, principalmente dos direitos humanos, como um luxo. Você pensar em biodiversidade, sendo que você tem problemas sociais tão graves, e a gente sabe que muitos desses problemas sociais decorrem, inclusive, de todo esse estrangulamento que a gente está promovendo com a nossa biodiversidade, com a nossa sociobiodiversidade (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Ainda relativo aos impactos, há menção ao discurso proferido por atores sociais de promoção, afirmando que seria um ‘porto limpo, de contêineres e longe da urbanização’. Conforme ressaltado pelos atores sociais de oposição, o porto serve “pra qualquer coisa. Tá claro! Inclusive o projeto da Faixa de Infraestrutura completa tem linha de transmissão, canal, oleoduto ou gasoduto, um *pipe* pra transportar líquidos do ramo do petróleo” (ENTREVISTA SPVS).

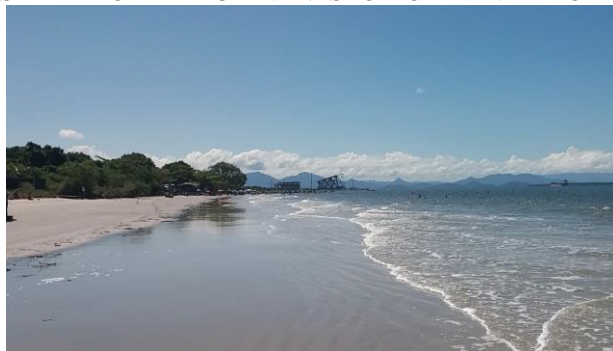
Com a implantação do Porto Pontal e dos demais empreendimentos, se alteraria o perfil de desenvolvimento socioeconômico do litoral paranaense, em especial Pontal do Paraná e Ilha do Mel. Sobre isso, o empresário de Nova Brasília destaca: “para mim, essa

frase ‘complexo industrial’ me dá pânico, porque eu escolhi morar num lugar justamente contrário a este tipo de coisa. Não quero morar do lado de um complexo industrial-portuário” (ENTREVISTA EMPRESÁRIO NOVA BRASÍLIA). Ressalta-se que os impactos da atividade portuária já eram sentidos na Ilha do Mel, por conta dos efeitos da dragagem do Canal da Galheta, além do impacto paisagístico pela Techint.

Quando hoje eu olho ali, eu sento na frente da Brasília e olho aquele empreendimento que está montando, aquele navio que vai embora, mas vem outro. Sentem lá à noite, pessoal. Ali das Encantadas também tem esse mesmo visual, sentem à noite ali, vocês. Eu tenho certeza que o céu estrelado que a gente via antes não é mais possível, porque tamanha iluminação daquele navio. Que realmente algum impacto deve existir (ALBINO, 2018 *apud* SALVE A ILHA DO MEL, 2018a, informação oral).

Cabe ressaltar que esses impactos também são sentidos em Pontal do Paraná, seja a respeito da dragagem do Canal, seja pelo impacto paisagístico da Techint (FIGURA 34).

FIGURA 34 - ESTALEIRO DA TECHINT VISTO DO BALNEÁRIO PONTAL DO SUL



Fonte: Arquivo próprio (2019)

Aborda-se também a Faixa de Infraestrutura, que se tornou foco no conflito socioambiental, em especial por meio das campanhas públicas favoráveis e contrárias – especialmente pela origem dos recursos e pelos impactos que a obra geraria. Quanto a isso, é acionado o fato de não serem apresentados os impactos das áreas definidas como indiretamente afetadas, restringindo os impactos à faixa marginal do longo da obra. Assim, exclui-se a Ilha do Mel, entendida como de grande importância para esse ator social.

Ainda sobre os impactos, defende-se a necessidade de estudos integrados, sinérgicos e de impactos cumulativos. Ademais, pontua-se o fato de a PR-809¹¹⁵ ser projetada para

¹¹⁵ Cabe ressaltar que todos os atores sociais concordam que se faz necessário uma adequação viária; não obstante, o que se demanda são alternativas ao projeto apresentado, seja pelo impacto ambiental que ocasionará,

inicialmente ter pistas simples, que não comportaria o fluxo intenso de caminhões, somado aos demais veículos que transitarão pela via. Os impactos ecológicos são fortemente enfatizados, mais que os sociais, ao contrário do que ocorre com o complexo industrial-portuário. “Só a construção da rodovia, destruiria 500 hectares de Mata Atlântica, ou cinco milhões de metros quadrados! E isso na região que concentra a maior área contínua do bioma no Brasil em bom estado de conservação” (SALVE A ILHA DO MEL, 2018a, não p.).

Em adição, há argumentos que se utilizam das fragilidades enfrentadas pelas comunidades tradicionais. Há preocupação de que efeitos deletérios da instalação e operação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura recaiam sobre a população local, com ênfase nas comunidades tradicionais e indígenas. O discurso desses atores sociais recorre constantemente a essas populações.

Cabe lembrar que a luta contra a desigualdade ambiental vai além do embate às formas de acumulação de capital e à ação estatal, recaindo também em um campo de disputa política e de representações socioculturais sobre o meio ambiente que visam a instaurar a igualdade e a justiça na defesa de seus direitos sociais, territoriais e culturais de uso e apropriação da natureza (ACSELRAD, 2013).

É nesse sentido que tais populações ganham expressividade, pois são elas que se utilizam dos recursos ambientais para sobrevivência física e cultural, e também são elas que se apropriam de um território pré-existente, que, para além de ser um território usado (SANTOS, 1999), são territorialidades baseadas no simbólico-cultural, nas quais os referentes espaciais da própria natureza são utilizados na construção de suas identidades (HAESBAERT, 2011).

Apesar de os impactos às comunidades tradicionais serem menos enfatizados que a questão ambiental, há recorrente menção a essas populações, sendo ressaltada a Comunidade do Maciel, em decorrência de sua relação histórica com a Empresa Balneária e da possibilidade de ser a mais impactada pela instalação do complexo industrial-portuário. Em entrevista, apontou-se que foi o OC2 que visualizou a comunidade supracitada e iniciou os debates em relação à situação.

[...] quem viu os Maciéis ali foi o Observatório, num primeiro momento que começou a chamar atenção para isso. Como assim, tem uma comunidade ali?

seja por seu objetivo de atendimento ao complexo industrial-portuário, juntamente aos demais componentes da Faixa de Infraestrutura.

Ilhada? Literalmente. Porque tanto que eles se chamam de Ilha do Maciel, porque realmente eles ficam ilhados ali, eles não têm acesso por terra. Uma situação bem complicada para eles. Imagine, eles vão ser rodeados por esse complexo. E ele já tem... Bom! Você deve ter já ouvido todas as ameaças que eles sofrem, a forma com que eles são tratados (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Embora não tenha sido manifestada nenhuma intenção de retirada da comunidade pela empresa Porto Pontal, há, por parte dos atores sociais de oposição, temor de que isso ocorra. Esse receio se embasa, inclusive, na existência do Decreto Municipal nº 5.532/2016 (PONTAL DO PARANÁ, 2016), que, ao estabelecer condições para emissão de alvarás de construção e de funcionamento para empreendimentos na ZEP, declara que o requerente deverá apresentar um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e que, se o EIV considerar impactos socioeconômicos a serem contingenciados, o requerente deverá, entre outras ações indicar área para a realocação das famílias atingidas pelo empreendimento. Assim, o documento abre brecha para a possibilidade de a comunidade do Maciel ser realocada quando da elaboração de um EIV.

E quando a gente discute isso tudo em reuniões, eles falam que não, que tão lá, que tão garantidos. Mas qual comunidade tradicional que vai querer deixar de viver em um ambiente que sempre viveram, que podiam caçar, pescar, enfim, e vão começar a viver numa faixa de areia, com nível de ruído absurdo, com iluminação, com indústria? Ninguém quer, né? Só deixar uma faixa não garante esse pessoal lá [...]. E aí se apresenta este mapa onde não tem nenhum recorte que garante o estabelecimento da Comunidade do Maciel. Se apresentarmos esse mapa para qualquer leigo, vai falar onde é o Maciel hoje futuramente vai ter indústria e portos [...] olhando para esse mapa, qual a garantia que esta comunidade não vai sair de lá um dia? Não será forçada a sair de lá um dia? Olhando para esse mapa a única coisa que garante que vai ter lá é indústria ou porto. Joga-se a responsabilidade – que na verdade a responsabilidade é do Estado, uma vez que deve orientar o uso e ocupação da região –, mas joga-se a responsabilidade para o estudo de impacto ambiental de indústrias que vão se instalar lá (ENTREVISTA MARBRASIL).

Em entrevista, o morador de Pontal do Sul também reconhece as possíveis implicações de um complexo industrial-portuário cercado a Vila do Maciel. O entrevistado pontua o histórico da comunidade e entende que a pressão, especialmente a especulação imobiliária, pode culminar em sua desarticulação e desterritorialização,

[...] porque ela, teoricamente, ocuparia uma área que o porto poderia avançar sobre ela no futuro. Uma área de atracadouro ali, na Vila do Maciel, podia servir por porto. Então eu não vejo, assim, uma possibilidade real da comunidade sobreviver uma vez que o porto seja instalado ali na região. Eu acredito que ela vai acabar desaparecendo. Com isso toda a cultura deles ligado à pesca, ligada às tradições orais que eles têm ali no Maciel, são riquíssimas, do ponto de vista da antropologia,

da história local [...], ela vai sofrer bastante violência. Em primeiro momento, violência verbal, assédio moral. Num segundo momento, a violência física, propriamente dita. A oferta de dinheiro para eles saírem dali, também. Relações de poder vão se estabelecer a partir do momento que o porto se instalarem na região. Então eu vejo bastante, bastante preocupação sobre o futuro da comunidade Maciel se o porto se instalar ali na região (ENTREVISTA MARBRASIL).

Há preocupação também em relação às demais comunidades e populações tradicionais, aos demais pescadores artesanais e comunidades indígenas (Guarani M'bya).

O impacto social, pra comunidades tradicionais, inclusive comunidades indígenas, é absolutamente comprovado [...]. Os caiçaras vão sofrer porque vivem da pesca. Os caiçaras vão sofrer a partir do momento que a sua cultura não vai ser valorizada. O sentimento de dano existencial, o dano existencial porque eu deixo de existir como eu gostaria de existir, é algo que tem uma capacidade para destruir uma cultura, uma comunidade. Os indígenas, então, nem se fala (ENTREVISTA OJC).

Isso vai ao encontro do exposto por Oliveira, Mello e Peixoto (2017), ao destacarem que a formação das zonas de sacrifício é mediada por uma visão territorial hegemônica, promovendo a reconfiguração da territorialidade existente, vinculadas a grupos que habitam a área e alteram a forma como tais grupos usam e se relacionam com o meio ambiente e, em especial, com a terra.

Outro argumento recorrente em relação às comunidades tradicionais é o fato de a Empresa Balneária ter sido, de forma questionável, receptora da doação de terras que ocorreu no fim da década de 1940, conforme foi elucidado por Cunha (2018). Além da irregularidade do processo de doação, recorrentemente acionada no discurso dos atores sociais de oposição, estes apontam que não houve reconhecimento dos territórios tradicionais e indígenas.

Os 4,3 mil hectares onde se pretende construir o complexo industrial portuário e o conjunto de obras que o atenderia até hoje não foram demarcados pela empresa Balneária Pontal do Sul S/A. Ela recebeu as terras em 1949 do Governo do Paraná, mas não fez o que foi exigido pouco tempo depois pela Assembleia Legislativa do Estado: a demarcação e o reconhecimento dos ocupantes com direito à posse, como os indígenas e integrantes da comunidade tradicional de Maciel (JORNAL JUSTIÇA & CONSERVAÇÃO, 2020, p. 25).

Há temor tanto pela questão territorial quanto pelos impactos na saúde ambiental, afetando as práticas tradicionais edificantes das culturas desses povos e que constituem a fonte de subsistência econômica. E tal análise não se aplica apenas aos impactos oriundos de um complexo industrial-portuário, mas também da Faixa de Infraestrutura e as territorializações que ela favorece.

Aquilo que eu falei de acidente, também, quando explodiu o Vicuña¹¹⁶, os pescadores ficaram um tempão sem poder pescar. Então tem impacto direto também pro negócio do pescador. Isso ainda é tranquilo porque a gente tá falando de negócio do pescador. Ruim é o pescador, na comunidade tradicional, que é a pesca de subsistência. Pior ainda. Aí não tem mais alternativa. Pra questão social acho que também não consigo ver nada que o complexo industrial-portuário possa contribuir. Pelo contrário: é expulsão, é massacre, e sem planejamento pra receber um impacto desses (ENTREVISTA MARBRASIL).

A preocupação não diz respeito somente à possível existência de um complexo industrial-portuário, mas estende-se também à presença de uma Faixa de Infraestrutura e pelo estrangulamento dessas comunidades, estando pressionadas por dois portos, por rodovias existentes e projetadas e por outros empreendimentos previstos.

Vai ter uma rodovia separando, e duas cidades absurdamente constituídas muito organizadas sufocando. Então, o que vai sobrar para vegetação para fauna que vai ficar aí entre uma rodovia e dois complexos portuários? O que vai acontecer com os indígenas? (OC2, 2018 *apud* SALVE A ILHA DO MEL, 2018a, informação oral¹¹⁷).

Para esses atores sociais, a resposta à pergunta acima é uma: desterritorialização. “As obras prejudicariam indígenas e comunidades tradicionais que ocupam a região há séculos. A pesca artesanal seria comprometida, e as pessoas, obrigadas a deixar o local” (SALVE A ILHA DO MEL, 2018b, não p.). Essa situação explica a noção de ‘desterritorialização’ apontada por Haesbaert e Ramos (2004), entendida como sinônimo da globalização econômica, em especial do processo de acumulação flexível. Essa desterritorialização pode ser analisada como um fenômeno econômico, político ou, em uma análise culturalista, estaria diretamente relacionada à hibridização cultural e dissolução da ligação entre uma identidade cultural e um território.

Cabe ressaltar, ainda, que a figura das comunidades tradicionais e indígenas é amplamente explorada em matérias jornalísticas, na campanha *Salve a Ilha do Mel*, na campanha de financiamento coletivo da Ciclorodovia, em falas públicas e outros momentos

¹¹⁶ O desastre ambiental ocorreu em novembro de 2004, quando o navio Vicuña, pertencente à Sociedad Naviera Ultragas, do Chile, explodiu ao estar atracado no Porto de Paranaguá, despejando no mar milhões de litros de óleo e metanol. A contaminação causou danos ambientais e comprometeu a pesca na Baía de Paranaguá por cerca de dois meses, mas ocasionou impactos de curto, médio e longo prazo, ainda a serem dimensionados. No total, 36 comunidades pesqueiras foram diretamente atingidas nos municípios de Paranaguá, Antonina, Guaraqueçaba e Pontal do Paraná, além dos Guarani Mbya da TI Ilha da Cotinha (FIGUEIRA, 2019). Esse caso é recordado recorrentemente pelos atores sociais de oposição ao complexo industrial-portuário, em decorrência dos impactos ecológicos, sociais e econômicos (aos pescadores, principalmente).

¹¹⁷ Fala de representante da OC2 na aula pública *Salve a Ilha do Mel*, em 25 de abril de 2018.

em que os argumentos desses atores sociais são postos a público, como na figura abaixo, disponibilizada em rede social do Movimento Salve a Ilha do Mel (FIGURA 35).

FIGURA 35 - PUBLICAÇÃO EM REDE SOCIAL FACEBOOK



Fonte: Salve a Ilha do Mel (2019b, não p.)¹¹⁸

Verifica-se, então, que o discurso de justiça ambiental é acionado nesse caso em específico. Não se defende o acesso aos bens naturais que são impossibilitados por outras formas de territorialização, como a exclusão territorial por implantação de UCs de uso integral. Esse modelo de desenvolvimento que vem sendo proposto para a região e se expressa por projetos como o complexo industrial-portuário seria um modelo que estaria em desacordo com o perfil sociobiodiverso da região. O “progresso” almejado por grupos favoráveis teria um caráter negativo ao não inserir em sua pauta os outros modos de vida preexistentes. “Isso daqui você só vê, só assiste o progresso tomando a tua vida, acabando com tua terra, acabando com teu rio, acabando com teu mar. Que preço tem?” (ENTREVISTA EMPRESÁRIO NOVA BRASÍLIA). As mazelas desse progresso podem ser verificadas em Paranaguá.

No entanto, esse discurso não está em consonância com o da justiça ambiental. Esse grupo, visando a dialogar com os poderes constituídos e garantir seu foco, a conservação da natureza, propõe concentrar os impactos na área já sacrificada pelo uso industrial-portuário, ou seja, Paranaguá. Nesse sentido, esses atores sociais não se caracterizam como anticapitalista, nem lutam pelo bem-viver ou por alternativas ao desenvolvimento (ao menos no discurso público no âmbito do conflito socioambiental analisado); ao contrário, buscam certa conciliação entre o desenvolvimento hegemônico e a conservação da natureza.

Assim, em algumas ocasiões, verificou-se que se entende a necessidade de aumento da capacidade portuária, como pode ser verificado na transcrição abaixo:

¹¹⁸ Disponível em: < <https://cutt.ly/RyJt8WZ> >. Acesso em: 29 out. 2019.

Há tempo é sabido que o crescimento da economia regional e o consequente desenvolvimento social do Estado do Paraná dependem da expansão da infraestrutura física em geral, com destaque para a necessidade de expansão da capacidade portuária do Estado, além da modernização tecnológica dos equipamentos e dos sistemas logísticos dos portos, tanto para lhes dar maior capacidade e eficiência operacional quanto para reduzir os custos de movimentação de mercadorias (UFPR *et al.*, 2018, não p.).

Não obstante, o que está em pauta é onde essa expansão se dará: “então esse é o objeto de discussão: como e aonde a estratégia de desenvolvimento portuária do litoral do Paraná vai se realizar” (ENTREVISTA SPVS). Isso porque haveria “outros lugares aí de escoamento que a gente não pensa no Brasil, que poderia ser pensado. Porque a questão dali é, sobretudo, esse lugar específico. Nós estamos falando de um estuário riquíssimo” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL). Nesse sentido, Pontal do Paraná correria o risco de tornar-se uma “segunda Paranaguá”.

A gente tá falando de uma região que tá incluída a maior faixa de remanescente de Mata Atlântica preservada. A gente está no número aí, que, se não me engano, que um número até otimista, 7% resta da Mata Atlântica [...]. Não só, acho que o segundo maior berçário do Atlântico Sul. A vegetação endêmica que tem ali [...]. Então, só pelo fato de ser uma faixa remanescente de Mata Atlântica já é o suficiente pra gente entender que aquilo ali é um lugar para ser intocado. Você quer criar um porto, crie em outro local, não ali. Pelo menos é assim que a gente vê (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Já a entrevistada da OC2/Mater Natura é enfática: “a nossa leitura é esse complexo industrial-portuário é desnecessário para a região. Ele favorece o privado com aporte de recurso público, inclusive”.

O TCP daria conta e dá conta num longo prazo. E você tem outro aspecto a se observar: que Paranaguá não atua sozinha, ela atua junto com a região da Babitonga, que é o tal do cluster de São Francisco – Paranaguá. Então, você tem um complexo portuário, um conjunto de complexos portuários, que a gente espera que no Paraná não aconteça, só em Paranaguá mesmo, e você tem o conjunto da Babitonga. Então, há necessidade de fato de você ficar projetando tantos, essa quantidade de portos? (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

É necessário investigar com cuidado se as melhores opções para o enfrentamento dessas necessidades seriam a expansão e modernização dos portos atuais, com benefícios diretos ao complexo já existente, ou se a construção de outro porto [...] Não se trata de ignorar o problema da modernização do sistema de portos no Estado do Paraná e nem a sua necessidade de expansão, mas de ter garantias de que dada a complexidade do projeto, sejam executados estudos aprofundados quanto à sua viabilidade técnica, ambiental, socioeconômica, com a participação do governo, empresariado, órgãos municipais, instituições de ensino e, naturalmente, com profundo envolvimento da sociedade civil organizada (UFPR *et al.*, 2018, não p.).

Assim, as estratégias discursivas se dão no sentido não de frear a expansão portuária e o que ela representa em nível socioambiental, especialmente na hinterlândia – a rede de fixos (origem da produção, no interior) e fluxos (conectando áreas produtoras às áreas portuárias) (FERRARI, PAROLA; GATTORNA, 2011) –, mas de impedir a expansão portuária para outros municípios e, conseqüentemente, evitar a ampliação da zona de sacrifício que o Sul da Baía de Paranaguá vem se tornando.

O discurso insere-se em uma vertente de conservação da natureza reformista, que se aproxima da ecologia verde, que busca compatibilizar desenvolvimento e conservação. Nessa perspectiva, aceita-se que há problemas crescentes, e se critica as atuais políticas da maioria das empresas e governos e tendências dentro da sociedade, mas não considera que seja provável um colapso nos sistemas ecológicos ou sociais ou que mudanças fundamentais sejam necessárias, tal qual as vertentes radicais apregoam.

Nessa perspectiva, geralmente se localiza a raiz do problema não na natureza da sociedade atual, mas nos desequilíbrios e na falta de conhecimento e informação. A chave é convencer governos e organizações internacionais, principalmente por argumentos fundamentados, a introduzir as principais reformas necessárias (BILL HOPWOOD; O'BRIEN, 2005). Busca-se a economia em estado estacionário, próspera, mas respeitando os limites do planeta. Nesse contexto, a economia não significa o fim do desenvolvimento; simplesmente significa limitar a entrada de matérias-primas no sistema econômico e seu o conseqüente retorno de resíduos ao ecossistema (COSTANZA *et al.*, 2012). É um 'gerenciamento adaptativo'. Nisso se enquadra a busca por alternativas econômicas para produção de natureza.

Cabe ressaltar que, no caso do presente conflito socioambiental, o movimento de resistência é capitaneado por atores sociais 'externos' – ou seja, por pessoas e grupos que não vivem em Pontal do Paraná, embora atuem no território e afirmem ter vínculos com ele – e que possuem certo poder político e econômico.

Em outras localidades, a expansão industrial-portuária pode não contar com movimentos antagônicos com tamanha estruturação e capital político e econômico para barrar ou possibilitar a participação mais equitativa nas decisões, inclusive porque as zonas de sacrifício tendem a ser implantadas em áreas com baixo valor da terra, ocupadas por populações de baixa renda, que contam com menor acesso aos processos de decisão, ou seja,

baixo poder de pressão política, de mobilização e de judicialização (FASE; IPPUR, 2004; VIÉGAS, 2006; OLIVEIRA; MELLO; PEIXOTO, 2017).

Assim, pode-se acionar também a categoria ‘desenvolvimento’. Os atores sociais de oposição questionam o modelo de desenvolvimento que vem sendo estabelecido para o litoral paranaense. Para esses atores sociais, o desenvolvimento não é entendido como uma mera geração de emprego e renda, como crescimento econômico. Isso é questionado nas esferas formais de discussão:

O que temos como referência do que é desenvolvimento? É só crescimento econômico? Não é esta a compreensão que nós temos. Este desenvolvimento tem que abranger todas as suas dimensões. Bom, neste caso específico de Pontal do Paraná vemos que a dimensão econômica está sendo bastante valorizada, e dimensão econômica, crescimento econômico não significa melhoria de qualidade de vida de nenhuma comunidade, de nenhuma sociedade (MATER NATURA *apud* COLIT, 2016, não p.).

Nesse aspecto, cabe ressaltar que esses atores sociais criticam os argumentos de geração de emprego e renda.

Dizem que vai gerar emprego. Mas que tipo de emprego? Essa mão de obra que tem ali é qualificada pra trabalhar num porto? Ou vai ser mão de obra barata pra atender pequenos postos? Mas aí o grande escalão, que realmente seria o atrativo para ter uma carreira, vai vir gente de fora? Vai vir gente de fora. Então vai ter explosão demográfica (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL)

E aí tem toda uma história, de que isso arrecada mais, o município vai arrecadar mais, ao mesmo tempo vai multiplicar o tamanho da população. Quem faz a conta pra saber se isso é viável? É a perda da qualidade de vida, se é o que se justifica dentro de um contexto de ‘Agora eu tenho dinheiro, e perdi qualidade de vida’ (ENTREVISTA SPVS).

O discurso do emprego sempre fica naquela, é como se fosse a maquete, o discurso do emprego é mais uma maquete, aquela impressão de que ‘Nossa, bacana que vai ser’. Então, esse seria um impacto positivo a ser relativizado. A arrecadação pode ser que aumente no município, mas se ela aumenta e as contas também aumentam, tem que ver qual é o balanço (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Verifica-se a crítica ao discurso relativo ao emprego e renda, atrelado ao do desenvolvimento, característica das alternativas infernais (PIGNARRE; STENGERS, 2005; ACSELRAD; BEZERRA, 2010). O argumento de que os empreendimentos industriais-portuários seriam uma estratégia de desenvolvimento local é uma falha do Estado. O fato de Pontal do Paraná precisar suprir demandas que são vistas como “desenvolvimento” não

justifica a implantação de um complexo industrial-portuário. Segundo esses atores sociais, há uma falácia sobre desenvolvimento por parcela apoiadores e promotores.

8.3.2.2. Esforços públicos para beneficiar a iniciativa privada: do porto chamado grilagem à estrada da destruição

Essa dimensão diz respeito à crítica a respeito do interesse e das ações do governo estadual e municipal em benefício de privados, incluindo desde a crítica à posse irregular de terras, doadas pelo Estado em 1949, até o projeto da Faixa de Infraestrutura e todo investimento decorrente, sendo incisivos no fato de a PR-809 ser condicionante da licença do Porto Pontal. O Estado teria se aliado ao capital, negligenciando outras territorialidades (ZHOURI; LASCHEFSKI, 2017), agindo em um processo de flexibilização territorial para viabilizar que o capital se territorialize (ACSELRAD *et al.*, 2012). Não obstante, para esses atores sociais, há um componente a mais:

Os interesses de governo estavam acima dos interesses do Estado. Deveria ter sido considerado como um aspecto muito sério, a ser debatido, mas não foi, é claro. Então, do ponto de vista do tamanho do problema, a gente percebe aí que é uma disputa de poder, de conflitos de interesses de pessoas que estão envolvidas no poder. E está em múltiplas escalas, tá em algumas comunidades, tá em associações locais, está na Prefeitura, está no Estado, no Palácio do Iguaçu, inclusive ele extrapola. A gente pode até apontar hipóteses pra que os interesses globais estão presentes aqui (ENTREVISTA SPVS).

Quanto à PR-809, um elemento presente de forma recorre nas falas de todos esses atores sociais de oposição é o fato de ela ser uma condicionante do Porto Pontal. A rodovia “teria como finalidade atender a um porto privado viabilizado com dinheiro público e construído em frente à Ilha do Mel!” (SALVE A ILHA DO MEL, 2019, não p.¹¹⁹).

A suposta ‘estrada’ nada mais é do que uma rodovia portuária em pista simples, para atender uma das condicionantes que o Ibama impôs ao Porto de Pontal, que é acesso rodoviário. No então, uma rodovia em pista simples, nem atende ao complexo portuário, muito menos a moradores, veranistas e turistas e as pessoas são enganadas com um marketing falacioso do “desenvolvimento” (OC2 *apud* PARANÁ *et al.*, 2018a, p. 258).

¹¹⁹ Disponível em: <<https://www.facebook.com/salvailhadomel/photos/a.557832168041019/560010764489826/?type=3&theater>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

Em adição, argumenta-se que a obra, além de ser projetada para benefício de particulares, seria viabilizada com dinheiro público: “só a primeira fase da construção da Faixa de Infraestrutura – que é o conjunto de obras que viabilizariam a criação do complexo industrial que atenderia ao porto – custaria mais de R\$ 369 milhões dos cofres públicos” (SALVE A ILHA DO MEL, 2019, não p.¹²⁰), enquanto demandas legítimas da população não foram atendidas, incluindo a demanda por uma adequação viária.

O interesse e a proatividade do governo do estado no que se refere à viabilização dessa obra de infraestrutura são questionados, como exemplifica a fala a seguir, sobre o fato de ter sido contratado o EIA juntamente ao projeto executivo: “Então você está partindo do princípio que aquilo vai acontecer de qualquer jeito. Entendeu? Então, por que você vai fazer o estudo? Já tinha até o traçado” (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA). Conforme mencionado nessa entrevista,

o empreendedor tenta, e o governo estado tenta, o tempo inteiro, mostrar que a Faixa é para comunidade, sendo que o próprio estudo de impacto ambiental deixa mais que claro que é para atender o porto. É condicionante. A estrada é uma condicionante para o porto. E as pessoas, se gera essa ilusão. Por que que o governo do estado não tentou resolver antes o problema de Pontal? Esse problema é antiquíssimo (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Assim, não apenas constatou-se o interesse por parte do governo estadual para acelerar o processo de licenciamento, como também houve omissão de sua parte, falta de compromisso com a população e com a conservação da natureza na região litorânea. Concomitantemente, na entrevista com a SPVS, foi citada a corrupção no município de Pontal do Paraná, “a partir dos seus atores com maior envergadura de poder, e aí entra tanto empresário como gestor público, manipulando a opinião pública, contando uma história da carochinha, dizendo que isso é desenvolvimento, pra gerar esse privilégio com enormes riscos”.

Outro questionamento bastante ressaltado diz respeito aos possíveis benefícios para o turismo, bem como o uso desse argumento pelos empreendedores:

A argumentação dada ao projeto da Faixa de Infraestrutura como um equipamento viário prioritariamente destinado a atender as necessidades imediatas de acesso e comunicação entre os balneários da região é equivocada, na medida em que o estudo

¹²⁰ Disponível em: <<https://www.facebook.com/salvailhadomel/photos/a.557442574746645/557450091412560/?type=3&theater>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

subestimou os impactos associados ao desenvolvimento industrial de uma área que tem vocação turística (UFPR, 2018, não p.).

Menciona-se que, “enquanto a população, o veranista, o caiçara, o índio pedia estrada, há vinte anos, trinta anos, ninguém falava nisso” (ENTREVISTA OJC). Além disso, “a gente acha que municípios e estado eles devem investir em alternativas de turismo mesmo, não fingir que aquela estrada é pro turista, e investir pra sociedade, e não pro empresário, como é o que está acontecendo agora” (ENTREVISTA MARBRASIL). Prevê-se, inclusive, que o aumento do tráfego de caminhões será grande, prejudicando a atratividade turística local, além do risco de acidentes.

Esse conjunto de prejuízos apresentados nos relatórios de impacto ambiental de ambos os empreendimentos representam altíssimo custo para a população e para os turistas de Pontal do Paraná apenas para terem acesso ao modelo de desenvolvimento defendido pelo governo do estado e por investidores privados financiados, em parte, por recursos públicos (GARCIA, 2018, não p.).

Esse quadro explicita o que expõem Mészáros (1989) e Viégas (2009): o Estado, detentor de discurso autorizado, profere discursos ideológicos dominados por poderes que não do Estado, e esses discursos são facilmente aceitos pela sociedade.

Também é acionado o argumento do investimento público favorecendo agentes privados, assim como a possibilidade da inviabilidade financeira para a completa realização da Faixa de Infraestrutura. Quanto a essa obra, destaca-se principalmente a PR-809, rodovia projetada para ser, inicialmente, de pista simples, como condicionante para a LI do Porto Pontal.

Considera-se a necessidade de qualificação viária, porém, se faz necessário estudar as melhores possibilidades para atendimento à população e aos veranistas, incluindo possibilidades de adequações na própria PR-412, como passarelas e viadutos; cogita-se, também, o desenvolvimento do transporte hidroviário, até então negligenciado no país. “Algumas ações têm que ser feitas, isso é super necessário. Só que quais são elas e como elas vão ser feitas é que tem que ser discutido de uma maneira mais séria. E a gente faz isso dentro da universidade, sabe?, mas parece que a coisa morre ali mesmo” (ENTREVISTA ACADEMIA 2). Segundo o entrevistado, essa situação resulta do temor de que projetos alternativos firam os hegemônicos.

Ainda sobre as adequações viárias, membros da academia apontam a necessidade de duplicação da PR-407 e melhoria na PR-412, para que o cenário de acidentes e congestionamento não alcance índices ainda maiores do que aqueles verificados atualmente.

Os demais acessos, reconhecidamente insuficientes, não receberiam investimentos de contrapartida, o que sugere um projeto que se pretende moderno enquanto isolado. Isto precisa ser reconsiderado, onde a exigência de contrapartidas e investimentos paralelos e complementares acompanhem a implantação do empreendimento (UFPR, 2018, p. 14).

Ao mesmo tempo, são mencionados os problemas encontrados em órgãos, como o IAP, no qual ocorria corrupção interna e se verificava falta de recursos humanos. Também é criticada a função anteriormente assumida pelo Colit de conceder autorização para licenciamento ambiental: “desde que ele começou a aprovar o licenciamento ambiental, que foi uma mudança regimental bastante problemática, ele não tem essa atribuição, passou a ter, e ele se tornou um balcão de negócios” (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Somado à inconsistência do PPD e à incerteza quanto aos objetivos do PDS, esses fatores tornam o conflito socioambiental ainda mais complexo. Cabe mencionar a incerteza em relação ao PDS, verificada na fala de diversos atores sociais, uma vez que o objetivo inicial do governo do estado com esse plano era de ordenamento do território com vista à implantação dos grandes empreendimentos no litoral do Paraná, como vias e estruturas portuárias.

Essa situação pode ser compreendida à luz da análise de Viégas (2009): os planos, assim como diversos instrumentos de intervenção política, são meios de percepção e expressão do mundo, e atores sociais que detêm o poder, como o Estado, podem se utilizar desses instrumentos para validar determinado discurso perante a sociedade.

Somada ao discurso de interesse explícito do Estado e atrelado a certa irregularidade nos processos, tem-se a crítica a respeito da fragilidade dos estudos ambientais, bem como dos procedimentos de licenciamento, incluindo documentos, estudos, mas também com interface com a atuação do Estado, negligenciando aspectos relevantes.

O primeiro ponto a ser destacado é a recorrente ênfase da complexidade do que se projeta, especialmente o fato de não ser apenas um porto, mas sim um complexo industrial-portuário que necessita de um estudo de impacto sinérgico, não realizado pelo empreendedor, mesmo perante obrigatoriedade legal.

Muitas vezes falam só do porto. Mas não é só o porto. Tanto que, no Plano Diretor de Pontal, a área destinada para essa Zona Especial Portuária é uma área muito grande. O porto talvez ocupe 5% dessa área. Então, assim, é um grande complexo, inclusive com a possibilidade de uma termoeletrica [...]. E também todos os estudos que a gente viu até agora são insuficientes. E só para listar a suficiência dos estudos, eles são feitos de maneira isolada. É necessário que sejam feitos estudos de impactos sinérgicos com todas as indústrias que vão se instalar no complexo industrial-portuário (ENTREVISTA MARBRASIL).

Todo o porto precisa de uma retroárea. Todo porto precisa de uma estrutura. Todo complexo industrial-portuário precisa de estrutura. Então isso é a ponta do *iceberg*. Tem muitas coisas ainda que estão por vir. A gente sabe que vai ter uma termoeletrica ali também [...]. O nosso principal questionamento é: eu não quero saber o impacto do porto, eu não quero saber o impacto da Melport. Eu não quero saber o que esse conjunto vai representar para a região? (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Sobre isso, o Estado teria se omitido de estudos mais rigorosos, conforme exposto na entrevista com a OC2 e a Mater Natura.

O Governo do Paraná, na época, quando começou a se discutir os ZEE, quando se começou a ter essa perspectiva do complexo, tinha que ter pedido uma avaliação ambiental estratégica para a região. Tinha que ter feito uma avaliação ambiental estratégica. Isso é imperdoável, em termos de planejamento, em termo de administração pública. Você tem mecanismos para isso. Houve uma certa omissão do Governo do Estado pela falta de compromisso com a região, pela falta de compromisso com as pessoas ali, com a conservação (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Outras fragilidades e inconsistências dos estudos do licenciamento ambiental são destacados, como ausência de itens, incluindo a consideração da Ilha do Mel enquanto área indiretamente impactada. “São estudos totalmente deficientes que não atendem a realidade e nesses estudos não foi colocado na conta os impactos na Ilha do Mel” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Essa era a pauta principal do movimento Viva Pontal, integrado por membros da academia em 2008. Naquele momento, os argumentos eram referentes à fragilidade do termo de referência e, conseqüentemente, do EIA-Rima, com ausência ou precariedade na abordagem de diversos aspectos, totalizando mais de cem impactos. Diversos pareceres foram entregues ao Ibama destacando essas omissões. “Eram impactos bastante óbvios, assim, e o Ministério Público batia muito nessa tecla, claro que um impacto não descrito é um impacto não compensado, impacto não mitigado, e acaba sendo um porto barato” (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

Segundo um dos entrevistados da academia, logo em seguida, compreendeu-se que não se tratava de apenas um porto, mas um projeto para uma ‘cidade industrial-portuária’; no entanto, cada empreendimento era analisado de forma isolada, sem sinergia e com estudos de impacto bastante frágeis.

Depois de um tempo, vai se verificar a duplicação, a transmissão, que possivelmente vai conectar algum empreendimento em geração de energia, se não haveria uma linha de transmissão. Então essas coisas todas têm que ser levadas a sério, as coisas de uma maneira mais transparente assim (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Os impactos ambientais foram os mais ressaltados, embora diversos impactos sociais e econômicos também tenham sido pontuados. A cidade não teria condições de receber empreendimentos de tamanho poder de impacto. Questionava-se a taxa de emprego e o mercado financeiro, especulativo.

Outros temas amplamente questionados foram os impactos ao turismo e às comunidades tradicionais e a questão da infraestrutura em geral, incluindo infraestrutura. Não obstante, a entrevistada da academia expôs que, no início da mobilização, “não ficávamos pedindo uma Faixa de Infraestrutura. Aliás, quando surgiu essa ideia, a gente achou a coisa mais bizarra do mundo. Cinco estudos de impacto ambiental em um”.

Pode-se dizer que, as irregularidades não ocorrem apenas no processo de licenciamento em si, mas também na flexibilização de leis e instrumentos de ordenamento, de forma a não impedir a instalação do complexo industrial-portuário. Quanto a isso, o MPPR pontua as irregularidades nos processos de zoneamento e licenciamento ambiental, alvos de procedimentos administrativos pelo órgão. Portanto, ocorre que a desregulação ambiental (e territorial, nesse caso) favorece os interesses econômicos (FASE; IPPUR, 2004).

Além disso, outro aspecto recorrentemente mencionado (inclusive por atores sociais do ‘caminho do meio’) é a ausência de esclarecimento à população local quanto à dimensão dos projetos apresentados. Esse desconhecimento (ou conhecimento parcial) é verificado entre a população de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel.

Embora parcela da população tenha se posicionado favoravelmente ao empreendimento, como é o caso dos comerciantes, mais especificamente os que são vinculados à Aciapar, parcela da população local não sabe opinar, mas tem receio dos impactos possíveis.

A população não estudou se essa ideia é verdadeira ou não e nem a viabilidade disso, nem a viabilidade disso, não pensou ‘Na minha vida, o que vai acontecer se eu apoiar isso? Pra onde que isso vai?’. Real, assim. O outro lado da história, talvez. ‘Ah, estrada já porque precisamos ter progresso’. Tá, já viu a qualidade do progresso que nós estamos falando? Já viu para onde vai e o que volta desse progresso todo? O que que chega na sua torneira, o que chega no seu poste de luz? O que chega no seu quintal, disso tudo? (ENTREVISTA EMPRESÁRIO NOVA BRASÍLIA).

Portanto, haveria uma ausência de discurso por parte da sociedade civil não organizada ou um posicionamento baseado em um fluxo de desinformação, ou seja, em informações passadas de forma distorcidas, de forma a convencer parcela da população. Quanto a isso, cabe lembrar que a participação social no processo de licenciamento torna possível a reversão ou o impedimento da instalação de obra ou empreendimento (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2014).

No entanto, com a neutralização ou ausência de contradiscursos, esses processos de licenciamento transcorrem sem grandes perturbações, e os empreendimentos se fixam no território com facilidade, gerando insensibilidades (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Ademais, sem participação social, as medidas compensatórias e mitigatórias não são negociadas, gerando maiores ônus para a população.

Conforme verificado nas atas das audiências públicas do Porto Pontal¹²¹ e da Faixa de Infraestrutura¹²², vários questionamentos foram realizados, em grande parte por moradores de Pontal do Paraná e Ilha do Mel, bem como por membros da academia. Não obstante, assim como destacado em Zhouri, Laschefski, Paiva (2014) e Zhouri (2008), as audiências¹²³ são consultas pontuais, que ocorrem em etapa já avançada do empreendimento, geralmente antes da emissão do parecer sobre o EIA-Rima pelo órgão licenciador. É um jogo de cena de procedimentos democráticos e participativos, dentro de uma realidade previamente decidida na esfera política, definida pelas relações pessoais e estruturais da política ambiental.

Em princípio os estudos, as análises, os impactos ambientais e suas medidas compensatórias e mitigadoras, assim como informações mais precisas dos empreendedores e responsáveis pela operação do negócio, condicionantes do processo de licenciamento, entre outros aspectos, não estão suficientemente

¹²¹ Informação retirada do Processo 02001.007335/2005-97 (Ibama).

¹²² Acesso por meio de pedido de vistas ao processo junto ao IAP. Questionamentos podem ser verificados em: <<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=544>>. Acesso em: 21 jan. 2020.

¹²³ Para além do processo de licenciamento em si, a falta de participação social tem início quando da elaboração do TR. Ressalta-se que há a possibilidade de uma participação mais ampla (embora não integral), quando se faz necessário o ECI, que, com suas etapas norteadoras, possibilita a escuta das populações indígenas afetadas, como ocorreu em Pontal do Paraná. Não obstante, como observado anteriormente, mesmo nesse caso, o processo licenciatório transcorria sem participação da Funai, que interviu solicitando acompanhamento.

estudados, debatidos e divulgados com a devida transparência (UFPR *et al.*, 2018, não p.).

Nisso engloba-se, inclusive, a ausência de consulta prévia, livre e esclarecida às comunidades tradicionais, previsto pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Conforme essa convenção, da qual o Brasil tornou-se signatário em 2004, faz-se mister a consulta livre, prévia e esclarecida aos povos indígenas ou tribais (aqui incluindo os povos tradicionais) quando de ações que afetem suas vidas e seus territórios, incluindo a instalação de grandes empreendimentos.

Como pode ser verificado em documentos do MPPR¹²⁴, em consulta às comunidades tradicionais e indígenas sobre a anuência dessa população quanto à instalação do Porto Pontal, verificou-se que tais comunidades não foram ouvidas. Sem participação em espaços formais de discussão, os moradores locais trocam informação entre si, em conversas informais, conforme destacado na entrevista realizada com o morador de Pontal do Sul:

Então essa discussão ela acontece, principalmente, no boca a boca, entre as pessoas, não tem um espaço para que seja discutido, um espaço democrático de discussão. Então ela acontece, principalmente, no ambiente privado. Não existe uma discussão pública a respeito da implantação desse porto (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

Esse entrevistado expõe também a distância dos locais onde as audiências públicas ocorreram, longe de Pontal do Sul, local que seria mais afetado pelo complexo industrial-portuário:

As poucas audiências públicas que tiveram a respeito da implantação dessa estrada, e futuramente do porto, não foram realizadas na comunidade de Pontal do Sul, que seria a principal comunidade afetada pela implantação do porto. Elas foram todas numa distância geográfica de, pelo menos, vinte quilômetros, que inviabiliza muita gente, principalmente as pessoas mais carentes, de participarem desse processo. E tampouco ela foi publicizada. As audiências públicas não tiveram publicidade, a publicidade necessária para uma discussão desse grande porte (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

Embora as audiências públicas se constituam um ‘jogo de cena’ de procedimentos burocráticos e participativos, dentro de uma realidade previamente decidida na esfera política, definida pelas relações pessoais e estruturais da política ambiental (ZHOURI; LASCHEFSKI;

¹²⁴ Como no Procedimento Administrativo nº MPPR-0046.15.040838-6. Acesso via pedido de vistas do processo.

PAIVA, 2005; ZHOURI, 2008), elas configuram, não raro, o único momento de consulta às comunidades afetadas, assim como de disseminação de informação sistematizada, tanto a respeito do processo oficial quanto no que tange a dados e questões apresentados por outros atores sociais presentes no evento (ZHOURI; LASCHEFSKI; PAIVA, 2005; ZHOURI, 2008, ABERS, 2016).

Assim, diante de informações por parte de atores sociais detentores do discurso autorizado (Estado) e de um fluxo de desinformação, a população estaria sendo ludibriada. Nesse contexto, valida-se a licença social ou permanece em posição de neutralidade diante dos processos de licenciamento em curso. Mediante a instalação sem aviso ou discussão prévia com a população, somada à desinformação organizada por um bloco de interesse, gera-se uma ‘expropriação dos sentidos’ da população atingida, resultando em uma ‘cegueira’ ou insensibilidade (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Assim, o discurso autorizado seria uma forma de criar um consenso sobre a verdade (ROBBINS, 2012).

Cabe ressaltar, no entanto, que não se pode afirmar a relação direta entre a não participação de parcela da população e esse fluxo de desinformação ou mesmo a falta de conhecimento. Para isso, seria necessária uma pesquisa específica com a população local. Há casos, por exemplo, em que a população não participa dos espaços formais de discussão por não os ver como espaços legítimos, capazes de acolher suas demandas e levá-las em consideração.

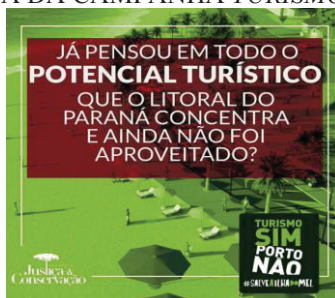
8.3.2.3. Entre a falta de valorização e o abandono proposital: a inação seletiva do Estado

Essa dimensão, que tem relação direta com a anterior, pauta-se no discurso de inação seletiva do Estado em relação à dotação de infraestrutura e prestação de serviços básicos, o que contribuiria para uma espécie de licença social, especialmente por parte do Porto Pontal. Além disso, se articula com a denúncia das irregularidades e corrupção nas quais o Estado se envolveu, desde a doação das terras à Empresa Balneária, em 1949. Essas questões são retratadas em peças de campanhas públicas, incluindo vídeos-denúncia¹²⁵ e reportagens em diversos meios de comunicação.

¹²⁵ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=3mwhrySFp5I>>. Acesso em: 22 fev. 2020.

A inação se apresenta em um *continuum* entre a falta de valorização e investimentos no turismo em Pontal do Paraná e Ilha do Mel e um ‘projeto de abandono’ pelo Estado – o que Tiepolo (2015) denomina ‘política do abandono’ - para dar margem à territorialização do capital não turístico. Essa dimensão também se apresenta no discurso público, como nas peças da campanha *Turismo Sim Porto Não* ¹²⁶ (FIGURA 36).

FIGURA 36 - PEÇA DA CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*



Fonte: OJC (2019b, não p.)¹²⁷

A coalização ambientalista, por exemplo, entende que há precariedade na infraestrutura básica, na infra e superestrutura turística e na prestação de serviços. Isso se refletiria economicamente de forma a atingir comerciantes e prestadores de serviços locais: “quem vive de turismo, vive à mingua, porque não existe um aporte suficiente, porque não é atraente o turista ir pra esse lugar” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Nós descobrimos que existe uma série de carências no litoral, e as carências em Pontal são muitas. Essas carências têm que ser endereçadas para o poder público. Primeira carência, que, aliás, é uma carência que foi espertamente utilizada pelos empreendedores e pelos defensores da Faixa de Infraestrutura. Em relação à Ilha do Mel, especificamente nós despertamos pro potencial turístico da Ilha do Mel, mas nós despertamos pros problemas também. Esses problemas passam pela supressão acelerada da vegetação da Ilha do Mel; do desassoreamento dos cursos de água da Ilha do Mel; passam pela questão sanitária, seríssima, da Ilha do Mel; passam pela preparação da população pra alternativas de turismo. Eu não acho que você tem o direito de convencer alguém a fazer algo (ENTREVISTA OJC).

O MPPR menciona, ainda, que o contexto de Pontal do Paraná é de escassez de infraestrutura urbana, de serviços e de equipamentos públicos para atendimento da população permanente, o que se agrava na alta temporada. Assim, torna-se mister refletir sobre como a

¹²⁶ Mais informações sobre a campanha *Turismo Sim Porto Não*, pode ser verificado em: <http://salveailhadomel.hospedagemdesites.ws/portal/wp-content/uploads/2019/10/Folder_final_web-2.pdf?fbclid=IwAR2quShzOZMylQKsHNXR0Xbz7gnNzim3wqLPL41IDgYR4gNUpzUBnVDn4QA>.

¹²⁷ Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/BxNu6gaFDSf/>>. Acesso em: 10 maio 2019.

demanda oriunda da atração de trabalhadores para o Porto Pontal sobrecarregariam ainda mais o município, incluindo a demanda por postos de trabalho após o término da construção do Porto Pontal (CAOPJDH, 201-).

Por outro lado, há um potencial turístico ainda não explorado. Argumenta-se que nunca foi dada a real importância para a atividade turística na região e, portanto, não se investiu na potencialização da atividade: “o turismo precisa muito de um investimento robusto, coisa que nunca teve” (ENTREVISTA MARBRASIL). A entrevistada da OC2/Mater Natura relata que nunca foi desenvolvido um trabalho consistente “focado no turismo para o litoral do Paraná como um todo, com todas as suas características e suas peculiaridades. A gente tem uma riqueza ali que, seja cultural, que é fantástica” (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Segundo mencionado na entrevista com a SPVS, o turista estrangeiro irá se estabelecer onde houve mais condições logísticas, de atendimento, de segurança e qualidade de serviços, e isso deve evoluir em uma gestão pública. Cabe mencionar que há o entendimento de que é necessário pensar o litoral como um território¹²⁸, ‘a Grande Reserva Mata Atlântica’, com características ambientais e sociais comuns, a fim de qualificar os roteiros e potencializar o turismo. Também é preciso integração entre poder público e iniciativa privada, com apoio de diversas instituições, como o Sebrae. Esses atores sociais olham para Pontal do Paraná

[...] como uma outra indústria voltada a turismo de natureza, e tornando menos medíocre o balneário, que ainda é uma coisa que foi mal feito, eu tenho pouquíssimas demonstrações, vamos dizer, uma coisa um pouco mais aquilatada, mais refinada, ainda é um turismo muito convencional e de baixo valor agregado (ENTREVISTA SPVS).

No que tange à infraestrutura viária, há consenso de que ela precisa ser melhorada, não apenas para a população, mas também para o veranista e o turista. “Só existe uma estrada de mão simples que não, não é adequada para escoar a população que tem aí, sobretudo um aporte maior quando tem a temporada. Então, não é uma região com estrutura de turismo” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL). Uma nova via, portanto, incrementaria a economia local, geraria mais empregos. No entanto, esses atores sociais entendem que essa adequação deve ser alternativa à Faixa de Infraestrutura.

¹²⁸ Pensar o turismo de forma regional é o intuito da regionalização do turismo, implantada pelo Ministério do Turismo; portanto, não se trata de uma formulação nova.

Para a entrevistada do Movimento Salve a Ilha do Mel a falta de investimento no turismo, ao longo do tempo, representa um projeto de sucateamento, uma inação seletiva e proposital, conforme se verifica na fala da entrevistada: “então, pra mim, o turismo ali abandonado como tá, ele é um projeto de sucateamento pra que hoje o porto venha como uma solução pra todos os problemas” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL). Ocorre, então, a “precarização da coisa pública, seja da estrada, seja do porto público, seja do próprio estuário como marco territorial [...] fazendo com que a opinião pública se volte contra a coisa pública e passe a acreditar na alternativa que apareça” (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

Aciona-se, também, a ‘licença social para operar’, mediante a inação do Estado em relação à infraestrutura e os serviços básicos. No caso de Pontal do Sul, verifica-se que o Porto Pontal surge como

[...] uma solução mágica para os problemas do balneário de Pontal do Sul, para a comunidade local, ele vem nesse vácuo que existe da atuação do poder público local dentro do Balneário. Como as pessoas não têm poder público forte aqui, elas não se sentem mobilizadas. Elas não se sentem em um espaço de discussão. Elas também não entendem o porto com um possível problema ou uma solução, solução não, solução eles entendem porque há um discurso dos comerciantes no sentido de que o porto vai ser a solução para cá, mas os problemas eles não falam, não é discutido (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

Essa precarização encontra-se nos serviços e nas infraestruturas básicas e técnicas, bem como no setor do turismo.

Eu acredito que seja um projeto de abandono, sucateamento da região pra que agora chegue um porto dizendo ‘Eu sou o salvador da pátria, eu vou trazer tudo o que vocês não tiveram até hoje, eu vou trazer infraestrutura, saneamento básico eu vou melhorar a sua estrada, e vou trazer emprego pra vocês, que vivem morrendo de fome, terem um meio de sobreviver’. Só que a vocação dessa região é o turismo. A gente não precisa de um porto! (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Em resposta a isso, há uma visão distorcida de que

[...] o turismo não deu certo, não agregou valor, então vamos pra outra. Parece uma história de gente doida. Só que tão querendo enganar a população daí com uma conversa dessas ‘Ah! não deu certo o turismo’, não deu, foi mal feito, medíocre, [...] especulativo, deu dinheiro pra algumas poucas pessoas [...]. Talvez as pessoas inclusive gostem ou tenham isso como padrão, nem conheçam a possibilidade de uma coisa um pouco mais elaborada (ENTREVISTA SPVS).

O empresário da comunidade de Nova Brasília tem um discurso que se assemelha ao que foi apresentado na entrevista com o Movimento Salve a Ilha do Mel, de sucateamento da

região, uma estratégia para a ‘licença social’. A população da Ilha do Mel estaria cansada da ausência do Estado, do abandono¹²⁹.

É o que estão fazendo com a Ilha do Mel, por exemplo. Abandona, daqui a pouco ‘Não aguento mais não ter água’, ‘Não aguento mais não ter luz’, ‘não aguento mais essa estrutura falhar’, ‘Não aguento mais cobrar do governo e não ter’. Chega alguém e diz ‘Eu quero privatizar o parque, mas eu faço tudo o que vocês me pedirem’. Você faz uma lista mais ou menos, no papel, dá pro cara, beleza. Privatiza o parque, rapa todo mundo e faz ‘Olha, aquilo que vocês me pediram: eu fiz, eu fiz, eu fiz’ (ENTREVISTA EMPRESÁRIO NOVA BRASÍLIA).

A liderança da Comunidade de Nova Brasília, também demonstra preocupação quanto à situação da Ilha do Mel, a seus problemas fundiários, ambientais, sociais e econômicos: “A gente é empurrado pela barriga [...]. A Ilha do Mel nunca foi levada com consideração que merece, de segundo polo turístico do estado”. Mas o ator social em questão entende que não é o complexo industrial-portuário que irá solucionar a situação; ao contrário, em sua opinião, o impacto na ilha é certo. Cabe destacar que esse sentimento de abandono é retratado na campanha dos atores de oposição, conforme pode ser visto na Figura 37, que tematiza a Ilha do Mel:

FIGURA 37- CHARGE PUBLICADA PELO OJC



Fonte: OJC (2019b, não p.)¹³⁰

Em adição, questiona-se o motivo de o investimento destinado à construção da Faixa de Infraestrutura não ser utilizado para outras demandas, que contribuiriam para o desenvolvimento do turismo.

¹²⁹ Cabe destacar que o Governo Estadual (2019-2022) anunciou, em 22 de janeiro de 2020, o investimento de 8 milhões de reais em infraestrutura na Ilha do Mel, incluindo reforma dos trapiches, dragagem do canal de acesso aos trapiches, melhoria no sistema de coleta de lixo, reforma da Praça de Alimentação e Praça Central da Vila de Encantadas, reforma e construção de passarelas, mirantes e no Receptivo de Turistas de Nova Brasília, além projetos de acessibilidade (AEN, 2020).

¹³⁰ Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/BsXpH-JFprx/>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

Quanta coisa a gente podia fazer. Dá pra construir hospital lá. Dá pra melhorar a estrada que já tem. A faixa de estrutura diz que vai desafogar, né?! A estrada pra melhorar o acesso do turista. Mentira! [...] Então, esse dinheiro todo, investido numa estrutura para atender um porto privado, ele existe, né?! Se existe pra fazer a Faixa de Infraestrutura é sinal que existe esse investimento. Por que não foi utilizado até hoje para as melhorias do turismo da região? (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL)

Sobre a Faixa de Infraestrutura, o entrevistado morador de Pontal do Sul mencionou em entrevista que, se ocorrer uma adequação viária, esta deve ser realizada na PR-402, ou mediante construção de avenida paralela à orla.

Ela poderia ser trabalhada se a desculpa for o tráfego que impede o desenvolvimento do turismo aqui no lugar, impede o desenvolvimento da cidade como um todo [...] acontecem engarrafamentos, mas existem soluções possíveis e mais baratas que não exigem o emprego do dinheiro. É, não exigem emprego do dinheiro público numa coisa privada, certo? A estrada seria de todos, a estrada seria um bem comum. O porto não é um bem comum. O porto é privado. Ele pertence a uma só pessoa, ou poucas pessoas que estão à frente desse processo (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

A visão da academia é heterogênea, mas de forma geral tem um olhar sobre o planejamento e gerenciamento turístico. A visão de planejamento e gestão se aplica, por exemplo, ao turismo náutico (sendo, inclusive, o segmento mais abordado no que se refere a esses aspectos). O turismo náutico é entendido como potencialidade da região, mas carece de investimento público, uma vez que “acontecem ao sabor do interesse do empresário, então esse empresário ele não entende de turismo, ele quer se dar bem, ele quer ter o lucro e ele não tem a noção de que o turismo tem que ser primeiro bom pro residente” (ENTREVISTA ACADEMIA 2). Ocorreria, portanto, uma individualização dos empresários locais, com ausência de iniciativas de cooperativismo, com incipientes alternativas.

É preciso aplicação de políticas nacionais de turismo, norteadas pela segmentação do turismo e pela roteirização (dada a carência de roteiros na região). Além disso, demanda-se investimento, mas que visem ao turismo de maneira alternativa, bem como uma política pública que regule as ações privadas. Sobre isso, ressalta-se a vulnerabilidade da gestão. No que tange à atuação do Estado, o morador de Pontal do Sul avalia:

O governo não assume esse papel, delega para algumas entidades tomar frente desse processo, que não tem representatividade. E o turismo ele vai acontecendo meio que por iniciativa própria, ele vai acontecendo de forma desordenada, não natural, de

maneira artificial. A gente chega quase que no limite de uma situação irreversível (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

Portanto, é necessário investimento no turismo para que ele deixe de ser “uma segunda opção” em relação a outros destinos, como do litoral de Santa Catarina, e isso tudo tem relação com um acesso viário mais qualificado. Esse ator social aborda o crescimento urbano e turístico como algo positivo, que geraria desenvolvimento; no entanto, destaca que a situação da PR-412 é utilizada por outros atores sociais como uma justificativa para a ‘falta de desenvolvimento turístico’ e para o desenvolvimento como um todo.

8.3.2.4. Nosso caminho é o turismo: da produção de natureza à panaceia do turismo

Para não permitir ou confrontar o modelo de desenvolvimento que está se implantando em Pontal, recorre-se ao argumento do turismo como uma panaceia, especialmente pela SPVS, OJC e Movimento Salve a Ilha do Mel. Tais organização compreendem que “não existe indústria mais positivamente impactante que o turismo” (SALVE A ILHA DO MEL, 2019b, não p.) e que o

[...] turismo é a indústria que mais cresce no mundo, que mais dá empregos e que são empregos de qualidade, com uma condição muito menos insalubre do que indústria de petróleo, do que indústria portuária. e as consequências de um turismo bem feito é uma sanidade do território, é um território mais limpo, mais adequado. Claro que tem impactos, mas eles têm mecanismos de controle muito mais adequados do que você entregar um município inteiro pra um futuro portuário industrial (ENTREVISTA SPVS).

Essa perspectiva apregoa a impossibilidade da implantação de um complexo industrial-portuário e se utiliza do turismo como argumento para justificar tal posição. Nessa perspectiva, sendo uma região turística, é o turismo que virá a solucionar os problemas econômicos e sociais. Nesses discursos, as comunidades tradicionais e indígenas teriam uma alternativa viável: o turismo. Essa alternativa é enaltecida por esses atores sociais, inclusive nas peças de campanhas públicas, como o *Salve a Ilha do Mel* e o *Turismo Sim Porto Não* (FIGURA 38).

FIGURA 38 - PEÇA DA CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*

Fonte: OJC (2019b, não p.)¹³¹

Assim, projeta-se uma campanha pública para convencimento da sociedade civil e autoridades, pautada na conservação da natureza, na produção de natureza pelo turismo, tendo como foco principal a Ilha do Mel, segundo destino e atrativo turístico de maior importância para o estado do Paraná.

[...] o turista não vai pra lá pra ver porto. Tudo bem que pode até ter eventos portuários, congressos em portos. Então, assim, existe grandes eventos na área portuária. Mas seria incipiente você justificar que você tem o porto pra gerar esse turismo. Acho que o turista não vai pra lá por causa do porto. O porto é algo que estraga a paisagem, então a gente também considera o valor da paisagem (ENTREVISTA MARBRASIL).

Em adição, no que se refere à Faixa de Infraestrutura, aponta-se que o conjunto de modais propostos não condiz com as necessidades turísticas, como destacado no EIA-Rima desse empreendimento; ao contrário, ela traria impactos que diminuiriam o fluxo turístico. Esse posicionamento orienta a campanha pública *Turismo Sim Porto Não*, capitaneada pelo OJC, conforme pode ser verificado na peça abaixo (FIGURA 39):

¹³¹ Disponível em: <https://www.instagram.com/p/Bx0MuUBljYi/?utm_source=ig_web_copy_link>. Acesso em: 29 maio 2019.

FIGURA 39 - CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*

Fonte: OJC (2019b, não p.)¹³²

Desse modo, entende-se que, nesse caso específico, não é possível conciliação entre os setores do turismo e o industrial-portuário. O turismo provê a subsistência econômica de muitas famílias. Essa realidade seria alterada com a construção e operação de um porto, com diminuição do fluxo de visitantes, uma vez que “turistas sol e praia possuem perfil contraditório a ambientes urbanizados, industrializados e portuários. As atividades turísticas e portuárias são conflitantes e concorrentes” (PAZ, 2008, não p.).

Nessa perspectiva, o complexo industrial-portuário é inconcebível, representando uma ameaça ao futuro de Pontal do Sul, que tem perfil turístico, por conta de seus possíveis impactos ecológicos e sociais. Segundo o morador de Pontal do Sul, o empreendimento não tem compromisso social com a comunidade; seria, portanto, um desserviço para a população local.

Ressalta-se que “a visão de desenvolvimento que o governo tá apontando é ‘esqueça turismo’” (ENTREVISTA SPVS). Os atores sociais entendem que o município de Pontal do Paraná estaria

se despedindo dessas possibilidades de negócio, de economia e de um tipo de desenvolvimento que é muito menos agressivo, pra dividir com Paranaguá e inclusive competir com Paranaguá [...], você vai criar um polo aí petroquímico e um porto gigantesco na frente da Ilha do Mel. Você abdica dessa atividade econômica, né?, que também é um tipo de indústria, pra um desenvolvimento convencional baseado no que Paranaguá já oferta (ENTREVISTA SPVS).

Em adição, complementa-se que “não tem turismo de natureza sem área conservada, você destruir uma área e quebrar a paisagem, anula o atrativo de turismo de natureza, então você mata um negócio criando outro” (ENTREVISTA SPVS). Nesse sentido, não existiria a

¹³² Disponível em: <https://www.instagram.com/p/BwSQgKPlqH1/?utm_source=ig_web_copy_link>. Acesso em: 29 abr. 2019.

possibilidade, portanto, de conciliação entre a atividade turística e a industrial-portuária. Essa perspectiva se expande para outras localidades, como a Ilha do Mel, principal objeto da campanha pública de atores sociais de oposição, como OJC e Movimento Salve a Ilha do Mel (FIGURA 40), o que é alvo de crítica por atores sociais de promoção, conforme visto anteriormente.

FIGURA 40 - PEÇA DA CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*



Fonte: OJC (2019b, não p.)¹³³

Com grandes remanescentes naturais, ao lado da Ilha do Mel, o segundo maior ponto turístico do Paraná, e com amplas condições de consolidar o município como uma referência na área de turismo e de negócios de baixo impacto, Pontal do Paraná não precisa e não deve se transformar numa cidade portuária. O desenvolvimento aqui é outro. A duplicação do acesso atual, da BR-277 até a sede do município, deveria ser um projeto para atender mais turistas e garantir o desenvolvimento e a economia local. Nunca condicionada a uma mudança radical de sua feição, com indústrias pesadas, atividades portuárias, destruição de áreas naturais e explosão populacional (BORGES; ATHAYDE, 2018, não p.).

O morador de Pontal do Sul concorda que a ilha seria bastante afetada com o empreendimento, especialmente em relação ao turismo, fonte principal de subsistência econômica local.

A Ilha do Mel há muito tempo deixou de ser uma comunidade de só de pescadores tradicionais. Hoje em dia ela depende basicamente do turismo, e o porto ia afetar bastante turismo na região. Eu acredito que o porto não seria um bom negócio para a Ilha do Mel. Seria, assim, um impacto bastante negativo para o turismo na Ilha do Mel, tanto pelo transporte para chegar até aqui, é os acesso para chegar até aqui, tanto quando pela presença da atividade portuária tão próximo de uma área natural protegida e importante pro cenário, pro litoral do Paraná e para o estado do Paraná como um todo [...]. Eu acredito que a Ilha do Mel é um patrimônio do povo paranaense. Uma vez o porto instalado ali, ele coloca em risco esse patrimônio. Tanto o patrimônio histórico como o patrimônio ambiental (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

¹³³ Disponível em: <https://www.instagram.com/p/BwSQgKPlqH1/?utm_source=ig_web_copy_link>. Acesso em: 29 abr. 2019.

Para os pesquisadores que questionam a implantação do complexo industrial-portuário e a Faixa de Infraestrutura, o que é mais preocupante é o fato de o segundo maior destino de turistas do Estado do Paraná, o Parque Estadual da Ilha do Mel, situar-se em frente à área escolhida para alocar a ZEP (UFPR *et al.*, 2018).

Com isso, o posicionamento pode ser resumido neste questionamento: “Em suma, ao invés de um porto privado que promete trazer vantagens diretas somente a um grupo privado, por que não adequar o local a atividades que gerem riquezas para todos e benefícios para o futuro?” (ATHAYDE, 2018, não p.). E essa riqueza e benefícios seriam oriundos, majoritariamente, da atividade turística. Para isso, para além do questionamento a respeito dos impactos de um complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura, faz-se necessário oferecer uma alternativa “e ter o mesmo romance, o mesmo estudo que eles fizeram para poder romantizar. Para essa solução, que eu acho que é esse turismo sustentável” (ENTREVISTA EMPRESÁRIO NOVA BRASÍLIA).

Como alternativas ao modelo de desenvolvimento proposto para a o litoral paranaense (se estendendo a outros estados), é mencionada a Grande Reserva Mata Atlântica, além da iniciativa da OJC de desenvolver um projeto de rodovia alternativa, uma ciclo-rodovia¹³⁴. Tal alternativa está circunscrita na crítica ao fato de alternativas tecnológicas e locacionais não terem sido apresentadas para a Faixa de Infraestrutura, algo estabelecido pela Resolução Conama nº 001/86, que determina que um EIA deve contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando também com a sua não realização.

Assim, tendo em vista a não apresentação de alternativas e a oposição ao projeto conforme apresentado, o OJC promoveu uma proposta que, em sua opinião, “não apenas vai desafogar o trânsito, mas também estimular o turismo e a economia local” (OJC, 2019, não p.¹³⁵). Abaixo, é possível visualizar peças da campanha pública para arrecadação de fundos que viabilizaram o projeto em questão.

¹³⁴ Projeto viabilizado por meio de financiamento coletivo.

¹³⁵ Disponível em: < <https://www.instagram.com/p/BwW8M68FjbO/> >. Acesso em: 04 ago. 2019.

FIGURA 41 - CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*

Fonte: Salve a Ilha do Mel (2019b, não p.)¹³⁶

Não obstante, dentre as alternativas propostas, sobressai a ideia de ‘produção de natureza pelo turismo’. Conforme a visão de Pérez (2019), o ecoturismo exerce três papéis fundamentais que contribuem para que os ecossistemas naturais sejam mais resilientes, social e politicamente, a longo prazo: i) gera benefícios diretos para as comunidades vizinhas às áreas, como empregos, oportunidades econômicas, investimentos em infraestrutura e incremento do orgulho local; ii) contribui para o financiamento do manejo das áreas naturais; e iii) favorece o desenvolvimento de experiências próximas ao mundo natural entre os cidadãos. É uma perspectiva que, em realidade, se enquadra no que é compreendido, na literatura, por ecoturismo.

Essa visão foi incorporada no discurso da coalizão ambientalista, com mais ênfase na SPVS:

A visão estratégica da SPVS é tornar a região um destino turístico internacional e, com isso, justificar a conservação da natureza e a cultura, inclusive dos caiçaras, dos indígenas, como parte extremamente valiosa dessa venda de um lugar diferenciado que é tão importante quanto qualquer outro grande remanescente natural (ENTREVISTA SPVS).

Essa instituição aplicou esses atributos norteadores na criação do projeto Grande Reserva Mata Atlântica (GRANDE RESERVA MATA ATLÂNTICA, 2019). Conforme pode ser verificado neste projeto,

A produção de natureza considera a integridade ecológica e a convivência harmônica entre a sociedade e o meio natural como bases para uma economia verde e restaurativa, principalmente em regiões rurais isoladas e menos favorecidas. A conservação da natureza não é uma alternativa à produção, mas sim um meio

¹³⁶ Disponível em: <<https://www.facebook.com/salveailhadomel/>>. Acesso em: 01 ago. 2019.

econômico que gera uma série de bens e serviços de qualidade, com alto valor agregado. Os atrativos naturais e culturais são oportunidades para geração de emprego e renda, principalmente para os jovens, que se sentem motivados a permanecerem em sua região (GRANDE RESERVA MATA ATLÂNTICA, 2019, não p.).

É esse discurso que permeia o posicionamento dos demais atores sociais do terceiro setor. Para a entrevistada da OC2/Mater Natura, a proposta acima poderia promover a conservação da biodiversidade, e, juntamente a um governo atuante e disposto a investir no turismo, “essa região poderia virar um polo internacional, que favoreceria todos esses agentes”.

Cabe mencionar que a ideia do turismo como produtor de natureza é incorporado em decorrência da necessidade de propor alternativas à territorialização industrial-portuária. Em adição, a proposta corrobora para a superação da falta de apoio da população do litoral paranaense frente às ações de preservação e conservação ambiental e da visão de ‘natureza sem sociedade’, defendida por algumas entidades ambientalistas ao longo do tempo, que culminaram, em alguns locais, em uma ‘exclusão territorial’ (HAESBAERT, 2004a).

No litoral do Paraná, a implantação e a gestão autoritária das UCs, alienada no naturalismo, demonstraram ser ineficientes, em uma região onde há baixos índices econômicos e situações de desigualdade social e ambiental. Isso é demonstrado em estudos como o de Teixeira (2004), que discorre sobre a implantação da APA de Guaraqueçaba, onde a SPVS¹³⁷ teve importante papel. Durante a implantação da UC supracitada, a conservação da natureza foi considerada, pela primeira vez, mais um obstáculo ao desenvolvimento local, em um município com precárias condições socioeconômicas.

A entidade constatou a necessidade de considerar a sociedade local como parte do processo de conservação ambiental, promovendo a ‘naturalização do social’. Tal preocupação advém de exigências de financiadores e parceiros internacionais, que solicitavam a inclusão dos aspectos socioeconômicos e culturais da população local. Esse quadro reflete o que expressam Bill Hopwood e O’Brien (2005), que destacam que, na perspectiva da economia verde, a economia deve ser administrada ‘como se as pessoas importassem’, com a implicação de que pequenas iniciativas locais são mais sustentáveis que as grande e globais, embora se

¹³⁷ Ainda na década de 1990, a ONG foi responsável pela elaboração de diagnósticos e propostas voltadas à conservação na APA, atraindo recursos de ONGs e empresas nacionais e internacionais e estruturando um amplo quadro técnico (TEIXEIRA, 2004).

considere o pequeno e local como propriedade privada e operando em uma economia de mercado.

No âmbito do conflito socioambiental analisado, há um posicionamento do turismo como alternativa para a conservação ambiental, aliada à geração de renda. Em voga encontra-se o paradigma do desenvolvimento sustentável, e o fator-chave de disputa é o ambiental. Isso pode ser verificado em afirmações como a que segue:

O que as pessoas que já avistaram o belo espetáculo que é o voo dos papagaios na região talvez não saibam é que a região de Pontal do Sul pode estar comprometida no futuro, caso um projeto portuário aliado com um conjunto de indústrias ligadas ao pré-sal se viabilize na porção de Pontal em frente à Ilha do Mel (SIPINSKI, 2016, não p.).

A beleza natural, somada à riqueza cultural do litoral paranaense, é elemento potencial para outros segmentos e modelos de turismo que não o turismo de sol e praia. “O que a gente espera que seja pensado no desenvolvimento da região, no turismo, usando a natureza como um ativo pro turismo, e pensar na região como um todo também” (ENTREVISTA MARBRASIL). Há menção à carência de roteiros comercializados de turismo na natureza, seja ecoturismo, seja turismo de aventura, bem como potencialidades das culturas locais não exploradas, como a culinária caiçara, os ritos religiosos, a musicalidade, entre outros elementos, pautando-se no TBC.

O turismo de base natural, citado como ‘ecoturismo’, ‘turismo ecológico’, é o mais recorrente na fala desses atores sociais, que acionam a produção da natureza pelo turismo. “A gente vê que o turismo é a oportunidade de ouro pra desenvolvimento, pra geração de emprego e renda no litoral, considerando aí que a gente sempre pensa aí numa floresta em pé do meio ambiente, da natureza ser um ativo responsável pelo desenvolvimento do turismo” (ENTREVISTA MARBRASIL).

Cabe ressaltar que a ideia de ecoturismo surgiu com a insurgência do movimento ambientalista, na década de 1980. Os ambientalistas compreenderam que, apesar das críticas que teciam ao turismo, se bem orientado, este poderia constituir uma opção válida para captação de recursos econômicos para a conservação, bem como para a melhoria da qualidade de vida das populações (ACERENZA, 2006). Dessa forma, o ecoturismo se consolidou como um segmento benéfico para a população local em consonância com os ideais ecologistas, sendo considerado, inerentemente, um segmento alternativo sustentável.

Os atores sociais de oposição ao complexo industrial-portuário e à Faixa de Infraestrutura destacam que não há turismo de natureza sem área conservada: “Você destruir uma área e quebrar a paisagem anula o atrativo de turismo de natureza. Então você mata um negócio criando outro. Não tem os dois negócios juntos, não existe essa possibilidade” (ENTREVISTA SPVS). Tal perspectiva orienta o posicionamento para a impossibilidade de conciliação entre o turismo e as atividades industrial-portuárias.

Segundo a SPVS, a ausência de destinos brasileiros de natureza expressivos a nível mundial tem relação com a localização de empreendimentos de alto impacto.

Petróleo e contêineres não atraem turistas. Nenhum dos 50 melhores destinos de natureza do mundo está em nosso país, onde se concentra a maior biodiversidade do planeta. Isso porque é comum a sobreposição de empreendimentos de alto impacto em áreas que deveriam ser destinadas à exploração turística de nossas extraordinárias riquezas naturais (BORGES, 2020, não p.).

Cabe mencionar que não se busca superar o modelo convencional de sol e praia; ao contrário, são enaltecidas as características das praias de Pontal do Paraná como uma vantagem comparativa. Pontua-se a necessidade de melhorias no turismo de sol e praia, embora também se afirme que

Nós enxergamos o modelo turístico no litoral como o modelo do balneário. Hotel na beira da praia ou uma pousada na beira da praia, fazendo uso da praia. Quanto maior a estrutura, melhor. Segundo as pessoas que defendem esse modelo, não prezando, quase uma forma muito pasteurizada, também não prezando pelas características únicas de cada um dos lugares (ENTREVISTA OJC).

Mesmo os Conselhos de Classe, essas associações, associação de turismo, o representante do turismo, que muitas vezes jogava contra o turismo. E você ficar olhando assim, por quê? Porque tem essa visão de turismo Guaratuba. Vamos entupir a cidade de gente, vamos construir, vamos transformar num Balneário Camboriú, que é a menina dos olhos (ENTREVISTA OC2/MATER NATURA).

Seria preciso diversificar a oferta para diminuir a sazonalidade. “O turista que vai lá hoje é o que existe lá de natural, que é a praia. Se não tivesse praia lá, acho que já dezembro, janeiro e fevereiro não ia ninguém pra lá [...]. Não tem investimento turístico, o turista tá lá porque tem a natureza, porque tem a praia. Pronto!” (ENTREVISTA MARBRASIL).

Ademais, embora entrevistados atores sociais mencionem o TBC em algumas ocasiões, a defesa não recai sobre um turismo que seja uma alternativa ao desenvolvimento, mas sim sobre alternativas de desenvolvimento, planejados e executados com base em

modelos convencionais. Em alguns casos, menciona-se o TBC, como em comunidades indígenas e pesqueiras; mas, em geral, fala-se de um ecoturismo convencional, conforme pode ser verificado em falas e em peças de campanhas, como pode ser visualizado na Figura 42:

FIGURA 42 - PEÇAS DA CAMPANHA *TURISMO SIM PORTO NÃO*



Fonte: Salve a Ilha do Mel (2019b, não p.)¹³⁸

Os pesquisadores que têm questionado o complexo industrial-portuário e a Faixa de Infraestrutura têm uma visão mais heterogênea quanto ao turismo. Porém, de forma geral, o posicionamento se aproxima do exposto acima (embora não utilizem o termo ‘produção de natureza’). O turismo alternativo seria uma estratégia possível, conciliado com o turismo de sol e praia, ainda que este seja responsável pela geração de renda e trabalho e conte com uma importante vantagem comparativa, que é a qualidade da água e a orla preservada.

O turismo merece ser uma estratégia da maior importância, na minha opinião, pro litoral do Paraná, e um turismo diferente. Se a gente vai concorrer de igual pra igual com Santa Catarina, que já tem tanta oferta de balneário verticalizado, com equipamentos, com serviços, entretenimento, alimentos e bebidas, eles já estão muito avançados nisso; será que a gente vai repetir o modelo ou não seria mais interessante propor algo diferente, as formas de turismo alternativo? (ENTREVISTA ACADEMIA 2).

O turismo de base local também figura como uma potencialidade, agregando as comunidades tradicionais à atividade turística.

Por que Pontal não está aberta a alternativas? Que censura e descaso é esse? Que inclusão será possível? Por que tamanha sombra política vinculando todos os males a uma distorcida ideia de estrada nova? Turismo, marina pública, culinária caçara, ecoturismo, centro de interpretação do mangue, escola de remo, escola de surf comunitária - uma realidade já, turismo de base local (TELLES, 2018 *apud* SALVE A ILHA DO MEL, 2018, informação oral).

¹³⁸ Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo?fbid=628703287620573&set=a.557442574746645>>. Acesso em: 19 out. 2019.

Essa perspectiva é enaltecida por todos os atores sociais desse grupo e pode ser evidenciada em falas como a do morador de Pontal do Sul:

[...] eu acredito principalmente na força da atividade turística local que é, na minha opinião, o que marcou o crescimento da cidade. Que fez surgir a cidade, que fez surgir as atividades aqui. Fez Pontal do Paraná se tornar emancipado de Paranaguá, foi a atividade de turismo de verão e não outras atividades, como a portuária [...]. Então, eu enxergo dessa maneira, apostando no turismo, apostando na educação, atividade educacional como um polo educacional e também nas micro e pequenas empresas (ENTREVISTA MORADOR PONTAL DO SUL).

É recorrente a estratégia discursiva de apontar o turismo como uma potencialidade ainda não explorada, mas que, com investimento e responsabilidade do Estado, poderia tornar o litoral paranaense um polo de turismo internacional. “Você tem ideia do que dá pra fazer? O que realmente é necessário para essa região se desenvolver e ter emprego pra todo mundo? Que é o turismo” (ENTREVISTA SALVE A ILHA DO MEL).

Novamente ressalta-se que o discurso é respaldado por uma visão da economia verde, que reconhece o capital natural, promovendo a riqueza enquanto previne perdas da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos (JACOBI; SINISGALLI, 2012). O turismo surge, então, como uma possibilidade frente ao desafio de se propor uma alternativa à territorialização industrial-portuária e, ao mesmo tempo, de possibilitar a rentabilização do capital natural.

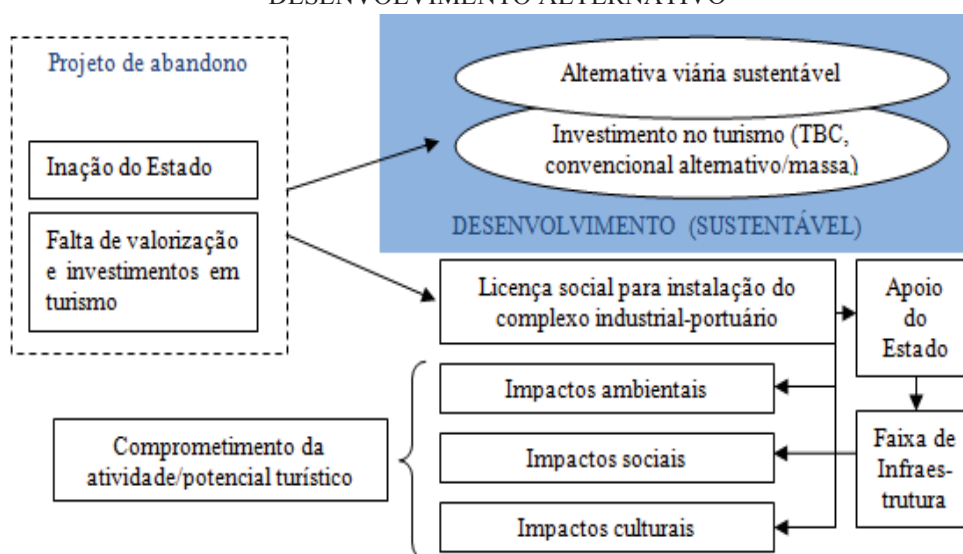
Assim, o turismo foi apropriado para compor o discurso de atores sociais que têm um olhar sobre a proteção e a conservação da natureza, incluindo instituições com forte importância no histórico de conservação do litoral paranaense. A preocupação com os ecossistemas e os bens naturais englobou aspectos sociais, utilizando-se, inclusive, das comunidades tradicionais, e compôs um discurso em que o turismo figura como a alternativa ao modelo de desenvolvimento que vem sendo proposto para o litoral do Paraná, mas não uma alternativa ao desenvolvimento.

Não obstante, é um discurso de difícil aceitação por parcela da população, uma vez que o turismo se constitui historicamente como principal atividade econômica local e não tem satisfeito moradores e comerciantes locais. Portanto, o setor industrial-portuário seria a alternativa ao turismo, enquanto este discurso pretende demonstrar o contrário.

O foco no turismo sustentável, especialmente ecoturismo, é devido ao fato de esses atores sociais entenderem o turismo como produtor de natureza, no contexto da economia

verde. O turismo é uma atividade econômica passível de ser desenvolvida em locais com restrições ambientais. Assim, demonstrar que há possibilidades de manutenção econômica em locais onde imperam as leis ambientais seria uma forma de diminuir a negação histórica à conservação e à regulação pública. Além disso, tornou-se uma alternativa devido à busca por uma opção econômica que vinha sendo cobrada deles por atores sociais de promoção. Abaixo, é possível visualizar um esquema com os principais pressupostos dessa estratégia discursiva:

FIGURA 43 – O TURISMO NO DISCURSO “EM FAVOR DA NATUREZA: ECONOMIA VERDE COMO DESENVOLVIMENTO ALTERNATIVO”



Fonte: Elaboração própria

8.3.3. As comunidades tradicionais e a injustiça ambiental: caminho aberto para todos?

O presente discurso é mobilizado por atores sociais de oposição ao empreendimento Porto Pontal e Faixa de Infraestrutura. Esses atores sociais são o MPPR, parte da academia e as comunidades tradicionais, em especial a representação de pescadores e aquicultores de Pontal do Sul (ApapSul) e a representação da Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel.

As dimensões discursivas versam sobre: i) o direito territorial das populações tradicionais; ii) o uso industrial-portuário como ameaça aos bens de uso comum; iii) a constatação da fragilidade dos processos e as incertezas sobre os impactos. Além disso, destaca-se o não uso do turismo como estratégia discursiva.

8.3.3.1. No princípio éramos nós: do direito territorial à violência

Essa primeira dimensão diz respeito à busca pelo direito socioambiental, incluindo o direito das comunidades tradicionais e indígenas ao território. Relacionado diretamente às questões territoriais está a violência física e simbólica que essas populações vêm sofrendo, em especial a Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel.

O MPPR – e em especial o CaopJDH –, cumprindo sua missão funcional de defesa dos interesses sociais – aqueles difusos e coletivos, como meio ambiente, patrimônio, minorias étnico-sociais, indígenas, entre outros; e individuais indisponíveis, como previsto na Constituição de 1988 –, aponta que, além de outras irregularidades nos processos de licenciamento ambiental dos empreendimentos do complexo industrial-portuário (não somente o Porto Pontal), bem como da Faixa de Infraestrutura, ocorreu uma irregularidade relacionada ao fato de não se ter feito consulta prévia, livre e esclarecida às comunidades tradicionais pesqueiras e às indígenas, conforme garantido pela Convenção 169 da OIT. Esse fato gerou procedimentos administrativos exclusivos para essas comunidades.

O MPPR (201-) aponta que o Estado incentiva um modelo de “desenvolvimento” que conduz à apropriação e destruição da natureza, assim como à exclusão social, descumprindo, assim, seu dever institucional ou, ainda, obstaculizando a efetivação do que se assegura pela Constituição Federal. Sobre isso, o órgão pontua que a melhoria dos serviços portuários e a elevação dos índices de produtividade estão voltados para o atendimento das demandas do mercado externo, ficando o ônus da poluição ambiental e da violação sociocultural para o país. Conforme esse ator social, essa situação perpetua o colonialismo, marcadamente presente na ideia de desenvolvimento hegemônico, no qual os responsáveis são o Estado e os grandes interesses da iniciativa privada.

Uma parcela dos membros da academia tem um discurso similar, em consonância com os pressupostos da justiça ambiental e da ecologia política. O grupo que capitaneou o movimento de resistência em 2008 apontou que, naquela época, um dos temas mais recorrentes era a questão das comunidades tradicionais, mas principalmente por conta do modo como ocorreu a desapropriação da comunidade da Vila dos Pescadores. Quanto à comunidade do Maciel, a entrevistada destacou que

Maciel, neste momento, ela ainda não estava tão ameaçada como ela foi ficando ao longo do tempo. Mas a gente já sabia da demanda de Maciel. A gente já tinha estado

lá em 2009, por exemplo, a gente já estava lá no Maciel conversando com as pessoas e sabendo o que estava acontecendo (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

Essa comunidade preocupa pesquisadores alinhados à ideia da justiça ambiental, que mencionam que ela já vem sentindo os efeitos da pressão dos grandes empreendimentos. As comunidades indígenas também são destacadas por esse ator social. Conforme assinalado na Carta de Matinhos, duas TIs serão afetadas pelos empreendimentos previstos.

As comunidades tradicionais no Litoral do Paraná ainda são perseguidas e criminalizadas, se aproximando de refugiados em seus próprios locais de origem e moradia, é necessário a valorização de seus modos de vida e territórios que em muitas localidades do Litoral do Paraná estão tendo seus direitos fundamentais violados de maneira drástica, ocorrendo inclusive extinção de comunidades para abrigar projetos de grandes empreendimentos (UFPR, 2018, não p.).

Cabe mencionar que, no caso da comunidade do Maciel, sua inserção na arena do conflito se deu mais pela disputa fundiária do que pela qualidade ambiental, pelo uso e acesso a recursos pesqueiros, como é o caso da ApapSul¹³⁹.

A comunidade supracitada está envolvida no conflito e tem seu discurso baseado nas injustiças ambientais sofridas pelos moradores, em especial na disputa territorial. Há argumentação constante sobre o fato de ser uma comunidade tradicional que habita a localidade há séculos. “Nós já viemos de uma geração de mais de duzentos anos ali. Que já era do bisavô, do avô, do pai dele, meu pai tem setenta e sete anos, nunca saiu dali da ilha. Toda vida morando ali. O pai dele, o avô dele. Então é uma geração que já vem dali” (ENTREVISTA COMUNIDADE DO MACIEL). As ameaças e coação sofridas por essa população também são recorrentemente destacadas:

Ele [capanga] falou para o meu pai assim: que se meu pai teimasse em fazer, ele trazia meu pai embaixo e todo tijolo em cima do meu pai [...]. Aí eu lembro que naquela discussão ali ele estava armado, daí ameaçou, só que meu pai, no direito dele, ‘como que eu não posso fazer? Eu sou nativo daqui’. Entendeu? E bem antes o pai dele tinha o documento daquela terra (ENTREVISTA COMUNIDADE DO MACIEL).

¹³⁹ Esse conflito, em relação à ocupação das margens do Canal do DNOS, bem como o conflito de uso da lâmina d’água, é mencionado inclusive por atores sociais de promoção (como a Diretoria de Turismo) e atores sociais “neutros”, como o PDS Litoral.

Também foi mencionado, não apenas na entrevista, mas também na aula pública Salve a Ilha do Mel, o incêndio culposo de barracos de pesca utilizados pela comunidade e que não estavam na área do empreendimento portuário.

Ademais, conforme ressaltado pela entrevistada representante da Comunidade do Maciel, houve um abandono proposital por parte do Estado. Conforme os relatos, o desamparo se evidenciou com a retirada do posto de saúde e, mais tarde, da escola local após emancipação do município. Depois desse marco histórico, também, tornou-se mais difícil construir moradias por conta do proprietário do Porto Pontal e de seus capangas, como são denominados os seguranças do terreno.

Verifica-se, portanto, a presença da violência simbólica, como ameaças, coerção, uso da má fé, retirada dos serviços básicos de modo a dificultar a permanência da comunidade no local, entre outras formas de manifestação da violência. Há, em realidade, três processos de violência: o primeiro diz respeito a essas ações descritas acima; uma segunda forma de violência é representada pelos impactos que os empreendimentos podem gerar nessas comunidades, degradando-as ecologicamente, mas também socialmente; e um terceiro processo violento seria a despossessão territorial, como ocorreu na Vila dos Pescadores, com a retirada da população de seu território tradicional, o que levaria, em muitos casos, à impossibilidade de manutenção de suas práticas tradicionais. Cabe destacar a ação do Estado, este sendo o detentor do monopólio da violência simbólica, conforme Viégas (2009).

Esse quadro vai ao encontro do exposto por Zhouri e Oliveira (2007), ao destacarem que as zonas de conflito socioambiental são geradas em meio a assimetrias de poder que atravessam as relações entre os segmentos em disputa e resvalam em processos de expropriação das populações locais. Essas autoras ressaltam que, não raro, as ‘paisagens industriais’ geram confrontos violentos e diversas formas de violação de direitos humanos.

Outra questão apontada é o fato de moradores terem assinado papéis sem estarem cientes de seu conteúdo e das implicações da assinatura, pois eram, em grande parte, analfabetos. “A minha avó não sabia ler, meu avô não entendia nada. Os antigos lá, praticamente todos são analfabetos, entendeu? Falaram que era para arrumar as terras, depois vinha o documento novo, e esse novo que vinha nunca chegou. Entendeu? Nunca apareceu”. Ademais, é destacada a realocação da comunidade da Ponta do Poço, que, segundo a entrevistada, não queria sair do local.

Tirou os moradores da Ponta do Poço, que moravam ali. Maior briga para tirar eles de lá, entendeu? Eles não queriam sair de lá, queriam continuar pescando aonde que estavam. Um pouco foi ameaçado, um pouco para uns deram alguma coisa [...]. A turma não saiu porque quiseram. Eles foram obrigados a saírem dali, da Ponta do Poço (ENTREVISTA COMUNIDADE DO MACIEL).

Desse modo, está em risco o território funcional ou o território como abrigo (SANTOS, 2006; HAESBAERT, 2011). Ao se recorrer ao histórico de Pontal do Paraná, evidencia-se que a desterritorialização é um componente recorrente da dominação do espaço, executada por certos agentes, incluindo o Estado.

Verifica-se que essas populações atuam em consonância com o ‘ecologismo dos pobres’ (MARTÍNEZ-ALIER, 2011). Sua preocupação é com a sobrevivência física e cultural de seus membros e da possibilidade de manutenção de alternativas frente ao modelo hegemônico.

8.3.3.2. Quem não conhece árvore chama tudo de mato: bens de uso comum e valoração da natureza

Essa dimensão tem relação direta com a anterior, uma vez que, para as comunidades tradicionais e indígenas, os bens de uso comum são fonte de subsistência econômica e cultural, como é o caso dos estoques pesqueiros. Assim, tanto o complexo industrial-portuário, quanto a Faixa de Infraestrutura seriam incompatíveis com o modo de vida tradicional pesqueiro, por conta dos impactos ocasionados. Ademais, menciona-se também o impacto ecológico das obras.

Para a entrevistada da Comunidade do Maciel, a nova rodovia geraria impactos ecológicos desnecessários, uma vez que a PR-412 poderia ser ampliada sem que fosse necessário desmatar, “porque tem muito bicho na mata, que o próprio povo da comunidade, antigamente, eles comiam de caça”.

Sobre os impactos ecológicos, cabe ressaltar que há, por parte da comunidade, ciência daqueles que já são gerados pelo Porto de Paranaguá, principalmente por conta dos procedimentos de dragagem. Portanto, a comunidade já sente o impacto da atividade portuária em sua atividade econômica, a pesca.

Hoje nós sentimos o impacto que a draga vem trazendo para nós, ali muito manguezais já acabou ali, porque ele tá virando praia. O baixio onde nós pescávamos, nós temos consciência de que foi afetado de várias formas, porque o

baixio que nós chamamos, era ponto de pesca, vários pontos hoje está com praia, já está tomado de areia, não é mais lama (ENTREVISTA COMUNIDADE DO MACIEL).

A preocupação com os impactos ecológicos e sobre os estoques pesqueiros é o ponto central dos argumentos da ApapSul. Esse ator social destaca que não se trata de um porto apenas e que é “meio unânime” a oposição ao complexo industrial-portuário, e isso se estende à Colônia de Pescadores de Pontal do Paraná.

Os impactos ecológicos são citados. Na visão do entrevistado, “vai acabar com o meio ambiente; com tudo, vai acabar com o ambiente, vai acabar com os rios, com os mangues, acabar com o peixe, acabar com a qualidade do pescado”, efeitos já existentes, decorrentes da dragagem do Canal da Galheta.

Mas o Porto de Paranaguá é muito antigo, a cidade de Paranaguá se formou em volta do Porto, já é uma coisa assim que o pessoal tá adaptado. Mas mantém no limite aqui o ambiente. Agora esse que querem fazer aqui pertinho, acho que vai só atrapalhar. Pra pesca não vejo benefício nenhum, só vejo prejuízo (ENTREVISTA APAPSUL).

Além disso, são citadas a poluição sonora, a química, a luminosa, entre outras interferências que impactam a atividade pesqueira e o turismo. Segundo essa posição, os impactos decorrentes da instalação do porto afetariam toda a baía, em um gradiente de intensidade.

Para esse ator social, não há lógica para a instalação de um novo porto tão próximo ao Porto de Paranaguá. Há o desejo que não seja viabilizado o complexo industrial-portuário; no entanto, caso se viabilize, espera-se que “saia pela mão de pessoas competentes”. Essa fala faz referência a desastres ambientais recentes no Brasil envolvendo grandes empresas.

O posicionamento da ApapSul é o de que o ‘progresso’ oriundo do complexo industrial-portuário não é desejado pelos nativos. “Esse porto, falam que é um porto bonitinho, seco, só pra abrir porteira. Que o que vem depois dele é que vai realmente destruir” (ENTREVISTA APAPSUL). Embora não se mencione o termo ‘desenvolvimento’ em seu discurso, o entrevistado aponta que geração de emprego formal não significa melhoria de vida.

Todo incentivo que eles dão pros caras é ‘Ah, vamos ajudar as coisas, vai trazer emprego pros pescadores, pros filhos de pescador’. Poxa!, o cara que é meu filho continua na mesma atividade que eu. Aí eu acho ‘Ah, vou destruir teu ambiente, mas

daí eu vou arrumar um emprego pro teu filho, só pra não continuar na tua atividade' (ENTREVISTA APAPSUL).

Essa interpretação vai ao encontro do exposto por Acselrad, Mello e Bezerra (2009), que citam que, na perspectiva de justiça social, os grandes empreendimentos geram poucos empregos em relação ao seu consumo de bens naturais e de degradação do meio ambiente comum, enquanto as práticas socioeconômicas não capitalistas ameaçadas são, de um modo geral, responsáveis pela subsistência direta de contingentes expressivos de pessoas. Portanto, o discurso do emprego e renda não ludibria pescadores artesanais, que, vivenciando os impactos ambientais, percebem de forma mais direta os possíveis impactos decorrentes da instalação e funcionamento dos empreendimentos, fazendo com que se posicionem de forma crítica perante a situação.

Em que pese o fato de os impactos ambientais e sociais terem sido contemplados (embora de forma incompleta e frágil) nos EIA-Rima do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura, a adequação ambiental proposta por esses estudos impõe um olhar técnico compartimentado, levando à exclusão de formas de entendimento sobre a natureza e o território que não se enquadrem no discurso técnico-científico (ZHOURI; LASCHEFSKI; PEREIRA, 2014).

O entendimento das populações tradicionais e indígenas ultrapassa a tentativa de valoração monetária da natureza, mesmo nas formas de medidas mitigadoras e compensatórias (ZHOURI; LASCHEFSKI; PEREIRA, 2014), embora as comunidades indígenas do município estejam em processo de negociação dessas medidas¹⁴⁰, o que pode representar uma busca por demandas não supridas pelo Estado em relação a serviços básicos para atendimento à população indígena, conforme pode ser analisado em Funai (2017a; 2017b).

No caso dos pescadores artesanais, há relatos recorrentes de tragédias como o do navio Vicuña e de todo impacto que gerou sobre suas vidas, além de casos de impactos gerados pela Techint e pelo próprio Porto de Paranaguá, em especial em decorrência das dragagens do Canal da Galheta.

¹⁴⁰ Na reunião de apresentação do ECI, na aldeia Sambaqui, uma das moradoras destacou a necessidade de ter uma “compensação permanente”, uma vez que o empreendimento é permanente e as compensações são passageiras.

É só você ver o problema da Techint aí, olha, pessoal foi ali, falou que nunca ia causar impacto nenhum, daí tem a ONG do lugar aí a tal da MarBrasil, fizeram umas falcatrúas há anos junto com o IAP, disseram que não ia ter impacto nenhum no ambiente, na pesca. Não monitoraram, nada...poxa, tinha um mangue do lado de cá do rio, único rio limpo que a gente tem aqui no município. Poxa!, os cara transformaram em duna o que era um mangue, ele atrapalhou o fluxo de areia pra dentro do estuário, aí aumentou o paredão, a areia bate lá, entrou pra dentro do rio (ENTREVISTA APAPSUL).

E todo mundo sabe que se vir esse porto vai atrapalhar cem por cento a pesca. Vai, porque hoje só com esse navio que passa para Paranaguá – com essa draga que draga lá para fora de dia, a noite ele encosta –, a gente já vê o efeito na natureza. Porque a frente do Maciel ali tinha mangue, mangue, mangue. Hoje se você vai na frente da casa do meu pai, está praticamente barranco de areia. Que a impressão que diz, da onde vem essa areia? (ENTREVISTA COMUNIDADE DO MACIEL).

Portanto, medidas compensatórias e mitigatórias não se equivaleriam à manutenção da qualidade ambiental e à possibilidade de outras formas de subsistência. Essa interpretação recai de forma mais enfática sobre a situação dos pescadores de Pontal do Sul e da comunidade do Maciel, por pescarem na desembocadura da baía, já bastante impactada pela atividade portuária em Paranaguá.

O que se evidencia é uma diferente forma de valoração da natureza, que diferencia tanto da modernização ecológica quanto da economia verde, presentes nos outros discursos. Essa dimensão do discurso, portanto, é exclusiva desses grupos sociais. Embora eles também sejam usuários de instrumental, há outros usos que demonstram que a natureza não é monetarizável, sob nenhuma perspectiva. Do ponto de vista da valoração da natureza, as comunidades tradicionais estão sozinhas na arena do conflito.

Além disso, a atuação das comunidades tradicionais e indígenas (não apenas nesse caso específico, mas de forma geral na América Latina) se enquadra no que Martínez-Alier (2011) denomina de ‘ecologismo dos pobres’, uma vez que essas populações não fazem uma reverência sagrada à natureza; elas têm um interesse material antes de tudo, pois são os recursos de uso comum que provêm sua subsistência. Assim, para além de uma preocupação com as gerações futuras, há uma busca pelos direitos dos humanos pobres de hoje.

Os prejuízos aos pescadores artesanais são mencionados pela academia, quando esta cita que as alterações no Canal do DNOS causariam aumento do fluxo de embarcações de passeio e da ocupação das margens do canal por empreendimentos náuticos. Esse quadro poderia potencializar o conflito existente entre pescadores e demais usuários, intensificando os conflitos e os processos de exclusão socioterritorial que incidem sobre as comunidades pesqueiras locais.

Ademais, a possibilidade de intensificação dos processos erosivos nos ambientes costeiros adjacentes ao canal supracitado é outro fator de alto impacto, especialmente quando se considera o intenso processo erosivo já existente na localidade de Pontal II – assim como destacado pelo presidente da ApapSul –, comprometendo praias e outros espaços que compõem o território das comunidades pesqueiras locais (UFPR, 2008a).

Destarte, embora o território fosse garantido a essas populações, a ideia de uma “sociedade sem natureza” (HAESBAERT, 2004b) se daria por meio da dominação do espaço por agentes econômicos, transformando os espaços em áreas inabitáveis ou insuficiente para prover a manutenção física e cultural desses povos, que se veem obrigadas a buscar outros espaços, se reterritorializando.

Cabe mencionar que, em entrevista com a ApapSul, verificou-se, por outro lado, um apoio à nova rodovia. O entrevistado apontou que uma estrada entre Praia de Leste e Shangri-lá (balneário localizado aproximadamente na metade do caminho entre Praia de Leste e Pontal do Sul) seria interessante e que há, inclusive, um traçado antigo. Uma nova rodovia é bem vista pela maioria dos pescadores:

[...] a maior parte acha benéfico a ideia de uma estrada, só que o preço por essa estrada é muito caro, porque eles vinculam a estrada a esse desenvolvimento portuário industrial, daí a gente prefere abrir mão da estrada do que perder o resto do ambiente saudável que a gente tem (ENTREVISTA APAPSUL).

Verifica-se, portanto, como se dão os mecanismos de produção da desigualdade ambiental, a qual ocorre tanto pela proteção ambiental desigual quanto pelo acesso desigual aos bens naturais utilizados para subsistência física e cultural (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Na esfera da produção, o acesso desigual se manifesta no processo de contínua destruição de formas não capitalistas de apropriação da natureza, tais como a pesca artesanal ou o uso de recursos comuns.

Em relação ao discurso do MPPR, defende-se que é preciso questionar qual tipo de desenvolvimento se objetiva atingir com a implantação de um empreendimento portuário e a quem esse suposto desenvolvimento serve. Na visão desse ator social, também é um projeto de desenvolvimento desigual, sócio e ambientalmente injusto. “A obra proposta pretende inserir-se em áreas de grande fragilidade ambiental e de riqueza de recursos naturais e culturais que, valorizados dentro de sua vocação, poderiam apontar para um desenvolvimento

ambientalmente sustentável, ecologicamente correto e socialmente justo” (MPPR, 2016, não p.).

Busca-se, portanto, minimizar o desenvolvimento perverso e possibilitar alternativas ao desenvolvimento ou o que Harvey (2004) denominou ‘espaços da esperança’. Assim, entende-se que, se emergir alguma alternativa concreta, isso correria por parte dos povos tradicionais, da racionalidade não hegemônica.

8.3.3.3. Fragilidade dos estudos e incertezas

Essa dimensão refere-se à fragilidade dos estudos e processos de licenciamento ambiental em curso, em Pontal do Paraná, que invisibilizaram as comunidades tradicionais e indígenas. Nisso se insere a ausência de consulta prévia, livre e esclarecida, mencionada anteriormente.

As perspectivas são piores quando se considera a clara insuficiência do EIA da Faixa de Infraestrutura na abordagem dessas e outras questões relacionadas à pesca artesanal, assim como a falta de resposta adequada aos questionamentos apresentados por pesquisadores da UFPR no âmbito do licenciamento do empreendimento. Cumpre também mencionar a ausência de participação efetiva (prévia, livre e informada) das comunidades pesqueiras, não apenas no licenciamento da Faixa de Infraestrutura, mas também em outros processos de tomada de decisão relacionados ao problema, como no licenciamento de grandes empreendimentos previstos para o complexo industrial portuário e na construção de instrumentos de gestão e ordenamento territorial como o Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral do Paraná e Plano Diretor de Pontal do Paraná (UFPR, 2018b, não p.).

A ausência de consulta prévia, livre e esclarecida ferre a Convenção 169 da OIT e foi verificada pelo MPPR em diversas comunidades de pescadores artesanais e indígenas. A Convenção 169 da OIT destaca, em seu Artigo 7º, que os povos interessados deverão ter o direito de escolher suas próprias prioridades no que se refere ao processo de desenvolvimento, na medida em que ele afete as suas vidas, crenças, instituições e bem-estar espiritual, bem como as terras que ocupam ou utilizam de alguma forma, e de controlar, na medida do possível, o seu próprio desenvolvimento econômico, social e cultural. Ademais, esses povos deverão participar da formulação, aplicação e avaliação de planos e programas de desenvolvimento suscetíveis de afetá-los diretamente (BRASIL, 2004).

No caso analisado, as comunidades pesqueiras, caiçaras e indígenas não tiveram respeitado o seu direito à participação efetiva sobre seus territórios, incluindo a participação

no PPDI de Pontal do Paraná. A Comunidade do Maciel informou ao MPPR que, em relação à implantação do Porto Pontal,

[...] em nenhum momento a comunidade foi convidada a participar de reunião sobre o assunto, tampouco deu sua anuência ou concordância. Em muitas discussões e decisões relacionadas ao município, bem como a respeito de instalações de grandes empreendimentos, a presente comunidade nunca é consultada ou inserida, ficando sempre excluída das discussões e por muitos dada como não existente (COMUNIDADE TRADICIONAL DO MACIEL, 2015, não p.).

A Associação Caiçara de Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná, de Paranaguá, por exemplo, destacou que já na época do movimento em prol da alteração da poligonal, os pescadores artesanais e caiçaras demonstraram contrariedade

[...] e foram, de forma maciça, contra a proposta de alteração, justificando nas audiências/reuniões que toda a alteração proposta seria única exclusivamente para atrair mais empreendimentos impactantes à região, já bastante castigada, comprometendo ainda mais os estoques pesqueiros (ASSOCIAÇÃO CAIÇARA, 2016, não p.).

Assim, considera-se emergencial a necessidade de elaboração Protocolos de Consulta junto às comunidades tradicionais referentes à instalação de empreendimentos e outras atividades que potencialmente afetem seus territórios, incluindo UCs (UFPR, 2018b).

A participação dessas populações no processo de elaboração do PDS Litoral também foi limitada. Sobre isso, o entrevistado da ApapSul destacou que os pescadores artesanais da referida associação sofreram represálias após participar de uma audiência.

Ah! A gente foi num tal de PDS aí se manifestar que a gente é contra, e três, quatro dias depois veio alguém da prefeitura lá, e o pessoal, o tal de Gilberto Espinosa, que é o presidente da Aciapar, foi lá na Associação falar que a área não ia ser mais nossa, que eles iam fazer um negócio da Polícia Militar e ia acabar com o pescador aqui, em represália¹⁴¹ por a gente ter ido se manifestar (ENTREVISTA APAPSUL).

A preocupação dos impactos prospectivos da implantação da Faixa de Infraestrutura também recai sobre a qualidade de vida das comunidades tradicionais. São destacados a

¹⁴¹ Outras entrevistas apontaram represálias sofridas, como é o caso do Movimento Viva Pontal, durante a audiência pública do Porto Pontal, conforme relatou a entrevistada membro desse movimento: “E no momento em que foi aberto a fala para questionamento, nós pegamos a palavra, e quase não dava para ouvir o que nós falávamos, de tanta vaia. Parecia realmente um campeonato de esporte. Final de campeonato. Eu me senti insegura, fiquei com medo, quando terminou a audiência, quando eu terminei a minha fala, eu fui para fora tomar um ar, eu fui perseguida pelas pessoas e cercada, ameaçada, e os nossos protocolos não foram respondidos (ENTREVISTA ACADEMIA 1).

expropriação de territórios tradicionais e os impactos decorrentes da degradação e comprometimento dos ecossistemas que sustentam o seu modo de vida, e também o comprometimento da saúde ambiental, diminuição na quantidade e qualidade do pescado, resistência ao consumo do pescado capturado no litoral paranaense e comprometimento da qualidade ambiental para a prática da maricultura (UFPR, 2018a).

Em adição, há incerteza no que se refere aos impactos, tanto do complexo industrial-portuário quanto da Faixa de Infraestrutura. Há receio sobre a qualidade dessa nova estrada, tendo em vista que a PR-412 apresenta diversas deficiências que não foram sanadas, como a ausência de acostamento. Outra preocupação é com o que virá após a construção da estrada e do canal: “não deixaram nunca bem explicado essa parte de infraestrutura, eles falam que ia aumentar o canal e fazer estrada, só. Mas a gente sabe que não é bem isso. O pessoal tá bem receoso, bem receoso mesmo” (ENTREVISTA APAPSUL). Por outro lado, o entrevistado destaca que

[...] tem um ou outro [pescador] assim que tá largando a atividade, tá envolvido em comércio essas coisas aí e pode achar que vai levar vantagem em cima do porto. Mas é que não leu direito as informações, o que que tá esperando por ele. Eu acho que noventa por cento das pessoas que são a favor do porto aqui, tão mal informada. Se tivesse a divulgação correta do que seria, ela iria mudar de opinião. Eles gastam muito dinheiro em propaganda pra desinformar (ENTREVISTA APAPSUL).

Ademais, acrescenta-se a preocupação com a insuficiência de infraestrutura e superestrutura municipal. O município não tem infraestrutura adequada, e esse panorama tenderia a piorar com a instalação: “Pontal do Sul, não tem nem calçamento, não tem saneamento básico que preste, não tem nada. Não tem uma praça, não tem nada que preste. Tudo feito nas coxas. Imagina um empreendimento desse tamanho, desse impacto na natureza” (ENTREVISTA APAPSUL).

Cabe ressaltar que as incertezas sobre o processo estão presentes também nas comunidades indígenas. O MPPR demonstrou preocupação quanto a essas comunidades, por ter verificado que não havia entendimento sobre a dimensão do projeto do Porto Pontal/complexo industrial-portuário. Conforme consta em relatório de visita às aldeias da TI Sambaqui,

[...] para esses indígenas, parece ser muito difícil dimensionar os impactos futuros. A comunidade percebe os impactos imediatos, sabem que a qualidade da água está ruim, que não é mais possível bebê-la, que praticamente não há mais peixes para sua alimentação e tampouco animais para caçar. Acabam sendo obrigados a viver de

programas como Bolsa Família e da venda de seu artesanato, que é muito sazonal. No entanto, não parecem dimensionar a grandiosidade dos empreendimentos e muito menos seus impactos a longo prazo (CAOPJDH, 2016, não p.).

Essa preocupação tem relação com as dimensões apresentadas anteriormente, uma vez que os impactos não apenas alterariam as dinâmicas socioeconômicas locais, mas também gerariam modificações no ambiente natural que colocariam essas populações em situações de degradação ambiental, conseqüentemente, suas práticas culturais e sua subsistência estariam comprometidas.

8.3.3.4. Ausência de discurso sobre turismo

No que se refere aos argumentos dos demais atores sociais de oposição, percebeu-se a ausência do turismo no discurso da Comunidade do Maciel. Pode-se inferir que tal situação pode resultar de três motivos: i) por a disputa, nesse caso, estar baseada na permanência da comunidade no território, assim como seu reconhecimento; ii) por a preocupação pautar-se, também, na manutenção e qualidade bens naturais, com ênfase nos estoques pesqueiros; e iii) pela ausência de atividade turística na comunidade, com exceção das duas casas de veranistas existentes na localidade.

Já a ApapSul aciona ocasionalmente o turismo, mas no sentido de crítica ao turismo náutico, que mantém uma situação de conflito com a pesca, por conta do uso e da dominação do espaço marítimo, em especial do Canal do DNOS. Cita-se também o fato de a maioria dos atuantes no setor do turismo no município não ser nativa, não respeitando as atividades tradicionais.

O ator social, fazendo referência a esse conflito, aponta: “Quase todo mundo que tá trabalhando hoje em dia nesse turismo aí, não é nativo daqui, é bem pouco. Maior parte é a galera que vem de fora, e daí não respeita a atividade mais antiga. Pessoal não gosta muito, não. Existe um conflito, sim” (ENTREVISTA APAPSUL). Ademais, o ator social menciona que, com a atividade industrial-portuária, o turismo seria inibido.

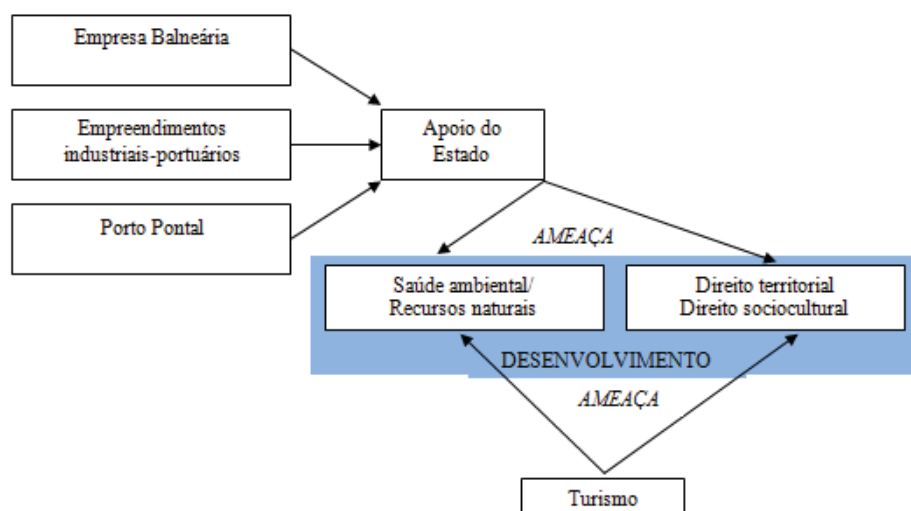
Até o turismo mesmo vai embora daqui; o pessoal quer vir descansar, ficar perto de um... Poxa! O pessoal tá morando nos centros urbanos, quer ir em um lugar de descanso, quietinho, tudo tranquilo pra ficar, comer um peixe fresco, mas vai chegar aqui maior barulheira, lugar fedorento pra caramba, de zona industrial-portuária (ENTREVISTA APAPSUL).

Tem-se, por fim, o discurso do MPPR. Este ator social, que não atua diretamente no turismo, mas que tem essa temática surgindo transversalmente nos procedimentos e processos, entende que, além da pesca artesanal, Pontal do Paraná, como cidade balneária, possui “vocação” turístico-ecológica. Essas características poderiam ser reforçadas pela atuação do Estado, promovendo um outro desenvolvimento, sem degradação ambiental, com preservação da diversidade étnico-cultural dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

Assim, compreende-se que, salvo exceções, o que se considera é a possibilidade de manutenção de suas atividades econômicas tradicionais, como a pesca e o extrativismo. Por isso, diferente de outros atores sociais de oposição, que entendem o turismo como uma possibilidade para as comunidades tradicionais, mercantilizando os ativos ambientais e culturais que permeiam o modo de vida e o território usado, essas populações (e os demais atores sociais que acionam o presente discurso) não têm no turismo uma possibilidade concreta de manutenção de seus territórios, com exceção das comunidades indígenas que se orientam para a elaboração de roteiros turísticos por meio do PBA do TCP.

Abaixo, apresenta-se um esquema com as principais relações das dimensões discursivas (FIGURA 44).

FIGURA 44 - O DISCURSO ‘AS COMUNIDADES TRADICIONAIS E A INJUSTIÇA AMBIENTAL: CAMINHO ABERTO PARA TODOS?’ E A AUSÊNCIA DO TURISMO



Fonte: Elaboração própria

8.3.4. Entre a busca do consenso e a indefinição de opinião: o caminho do meio

O presente discurso é mobilizado por atores sociais de importância para o contexto analisado, mas que, por diferentes motivos, não têm um posicionamento claro dentro da arena do conflito, defendendo o ‘caminho do meio’, com prós e contras tanto para o setor industrial-portuário quanto para o turismo. Os atores englobados nesse discurso, os quais acreditam no diálogo entre atores sociais de oposição e de promoção da territorialização industrial-portuária, são: Adetur Litoral, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Paranaguá/Fumtur, Paraná Turismo/Seet e PDS Litoral.

As dimensões que compõem o discurso versam sobre: i) os prós e contras verificados pelos atores sociais, seja em relação à territorialização industrial-portuária, seja sobre o turismo; ii) o uso do paradigma da adequação ambiental e do discurso autorizado, validando a territorialização industrial-portuária; e iii) as dificuldades encontradas no setor do turismo em Pontal do Paraná e Ilha do Mel e a necessidade de planejar o turismo, de gerir de forma a otimizar o território e fortalecer as potencialidades.

8.3.4.1. Pontuando prós e contras

A primeira dimensão relativa a esse discurso diz respeito à característica dos atores sociais. Embora cada um deles tenha um perfil diferente dos demais atores sociais, há uma semelhança no que tange à perspectiva conciliatória. Entende-se que não há neutralidade nos posicionamentos das instituições e mesmo de indivíduos, e sim incertezas quanto a aspectos referentes à implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura ou das perspectivas frente à não instalação desses empreendimentos e obras. Ademais, são posicionamentos que acreditam no diálogo e no consenso entre as diferentes partes envolvidas no conflito socioambiental, indo ao encontro do paradigma da adequação ambiental, em uma perspectiva de despolitização do discurso.

A Adetur Litoral, por exemplo, se posiciona como favorável à continuidade do processo de licenciamento ambiental do Porto Pontal e da Faixa de Infraestrutura; portanto, seu discurso não é neutro. Ademais, na ocasião da 71ª Reunião Ordinária do Colit, o conselheiro da Adetur destacou que

Toda esta discussão em função do pedido de vista, vocês me desculpem o pessoal das ONGs, mas vocês vão protelar por quarenta e cinco dias, na próxima reunião será trazido à votação e será aprovado este projeto. A maioria aqui quer esta rodovia. Infelizmente é uma causa perdida para vocês, a não ser que vocês tirem alguma coisa do baú para evitar isso. Então, vocês vão protelar por quarenta e cinco dias, no início de 2018 vai ser trazido para o Conselho de novo e vai ser aprovado. O Turismo quer, todo mundo quer. Queremos o porto, queremos um terminal de navio, queremos muitas coisas aqui para o litoral que há décadas já deveria existir (LUDERS *apud* COLIT, 2017a, p. 60-61).

Demonstra-se, assim, que há um posicionamento explícito. No entanto, conforme entrevista realizada com a diretoria executiva, o posicionamento dos associados varia entre favoráveis e contrários¹⁴²; portanto, não há um posicionamento formal da entidade.

Aliado a isso, aciona-se a vantagem comparativa, relacionada ao calado natural: “É a última área no Brasil que tem essa condição”, induzindo ao senso de oportunidade que não deve ser desperdiçada. No entanto, destacou-se o fato que há uma falha na divulgação da real dimensão do projeto. Na visão do entrevistado, “é um projeto extremo, muito maior do que as pessoas divulgam. Você faz é uma grande faixa de acostamento ali pra embarcações, que vai ter o terminal de contêineres, mas tem depois o da área de expansão e a retroárea que vem junto”. Além disso, há incerteza no que se refere aos impactos gerados, inclusive os positivos, como a geração de empregos.

No que se refere à relação entre o setor industrial-portuário e o turismo, entende-se que é preciso “botar na balança”, analisar benefícios e malefícios de ambas as atividades, turística e industrial-portuária, e conciliar interesses: “não é possível, a gente não pode ser hipócrita de achar que tudo no turismo se resolve, que tudo no Brasil se resolve com turismo” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

Já a extinta Seet, embora fosse o órgão responsável pelo turismo no Paraná, não tinha inserção na arena do conflito socioambiental, e seu posicionamento se baseou em participação em reuniões, como as do PDS. Após a mudança de gestão estadual, no início de 2019, a pasta do Turismo foi acoplada à recém-criada Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo, que teve um posicionamento mais ativo na arena do conflito.

¹⁴² Em pesquisa realizada com os associados, apenas 10 se pronunciaram, sendo 5 favoráveis (do município de pontal do Paraná) e 5 contrários (de outros municípios), “o restante não se manifestam. Mas assim, o que nós percebemos e temos sentimento, de que a maioria dos empresários é favorável a ao porto” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL)). O entrevistado complementou dizendo que, “quando a gente fala do impacto econômico social e ambiental que ele pode ter pra região, as pessoas se manifestam muito fortemente, a favor ou contra, mas quando você faz uma pesquisa efetiva ninguém responde” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

Na entrevista realizada com técnico da Paraná Turismo, observou-se que não há um posicionamento claro a respeito do empreendimento portuário, embora haja dúvida a respeito dos impactos positivos, o que dependeria da atuação do próprio empreendimento. No entanto, esse ator social concorda com o argumento de que, indiscutivelmente, ocorrerão impactos negativos na Ilha do Mel. Inclusive, cita que impactos da atividade portuária já podem ser evidenciados na ilha. Na perspectiva do entrevistado, um terminal portuário de passageiros talvez fosse o ideal; no entanto, não há números para provar a viabilidade e vantagens de sua construção.

Ademais, afirmou-se que é indiscutível que “a praia” precisa de uma segunda pista:

O litoral, vamos dizer assim, a praia, realmente precisa de uma segunda pista. É indiscutível que precisa de uma segunda pista. Agora, onde será melhor essa segunda pista? Agora, se for ter um porto, não dá pra misturar, entendeu? Porque, hoje você tem aqui a praia e querem fazer essa estrada dizendo que vai servir pro, pro transeunte, com um monte de caminhão aqui, pista simples (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO).

Não obstante, seria preciso analisar qual o melhor local para sua implantação. Os impactos de uma rodovia dizem respeito também às aglomerações em suas margens, não apenas à obra em si. Nesse sentido, uma ferrovia geraria menos impacto. Por fim, o ator social cita que, com o empreendimento, haverá fluxo intenso de caminhões na PR-809, o que faz emergir a dúvida em relação ao argumento que aponta que a via serviria também aos transeuntes.

A Fumtur, por sua vez, informou que não se posicionaria a respeito do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura por tal tema ser uma questão de opinião do governo estadual. A isenção se estende a Prefeitura Municipal de Paranaguá. Nesse caso, assim como no da Seet, a ausência de discurso é induzida por questões políticas.

Para a Fumtur, há diversas questões a serem verificadas antes da construção do Porto Pontal. Esse empreendimento iria gerar empregos e beneficiar diversas famílias, contribuindo também com a economia pontalense. Por outro lado, o litoral sofreria algumas alterações ambientais, principalmente na Ilha do Mel, por ser uma região bastante vulnerável, assim como a fauna marinha – que é utilizada, inclusive, como atrativo turístico, por meio da observação de fauna.

Esse ator entende também que, em um primeiro momento, os impactos ambientais negativos não seriam percebidos, mas, a longo prazo, seriam necessárias muitas

compensações. Sobre isso, menciona-se o Porto de Paranaguá, que “bate recordes em arrecadação monetária, mas o município de Paranaguá ainda é pouco desenvolvido para um Porto que gera tanta renda, e quase nada é repassado para as melhorias ao município” (ENTREVISTA FUMTUR). Além disso, são citados os problemas e conflitos viários, passíveis de ocorrer também em Pontal do Paraná, especialmente na temporada.

No que se refere aos PDS, os dados obtidos em seus materiais, bem como na entrevista realizada, apresentam um caráter mais generalista, baseado em documentos e em pareceres e opinião de atores sociais, membros da sociedade, sociedade civil organizada, gestores públicos, membros de entidades do terceiro setor e academia. No entanto, em alguns momentos, se expressa a conclusão ou opinião própria.

Embora um dos objetivos desse plano fosse contribuir para o ordenamento territorial visando aos grandes empreendimentos previstos para o litoral do Paraná, sendo mencionado nos materiais elaborados que “o PDS visa propostas de modelos de ocupação para implantação e ampliação de grandes equipamentos logísticos, estruturas viárias, instalações industriais, grandes empreendimentos imobiliários, hidrelétricos, minerários, dentre outros” (PARANÁ; THE WORLD BANK, 2016, p. 73), esse ator social se insere na arena do conflito como um ator social de mediação (NASCIMENTO, 2001; LITTLE, 2001), atuando como uma estratégia de resolução de conflito por parte do Estado, enquanto os demais considerados nesta categoria se assemelhariam ao que Nascimento (2001) denomina de ‘atores sociais observadores’, atuando às margens do conflito, sem posicionamento definido.

Nas oficinas e audiências públicas para a elaboração desse plano, os debates giram em torno de conflitos específicos; em Pontal do Paraná, e são centrado no complexo industrial-portuário (com ênfase no Porto Pontal) e na Faixa de Infraestrutura. A questão do porto surge nos debates com moradores da Ilha do Mel, mas há uma divisão de opiniões, conforme destacado em entrevista com o ex-articulador regional.

No que tange ao complexo industrial-portuário, os documentos formatados durante o processo de elaboração do plano continham um discurso neutro em relação à implantação do Porto Pontal e à expansão portuária para a Ponta do Poço. Aliás, em alguns momentos, fica explicitada a importância dessa expansão, como quando destaca que Pontal do Paraná se transformaria em mais um polo de dinamização do litoral; quando sugere que a possibilidade da reativação de dois antigos estaleiros em Pontal do Paraná poderia gerar milhares de empregos, incremento nos níveis de renda e arrecadação local; quando cita a necessidade de

explorar as possibilidades de uma reserva de áreas para atividades logísticas e econômicas vinculada aos portos, com boas condições de acessibilidade para demandas de médio e longo prazo; quando avalia que a presença de dois portos, com previsão de mais um, é o principal vetor da atividade econômica do litoral do Paraná, além de ser fator determinante para a integração produtiva do país e para as exportações nacionais.

Além disso, o discurso que aponta para a importância da expansão podem ser visualizados nos seguintes argumentos: as atividades portuárias interligam diversas outras oportunidades de negócios; o eixo logístico-industrial Ponta Grossa–RMC–Litoral tem papel estratégico na alavancagem do desenvolvimento econômico do estado, e sua consolidação é também fonte potencial de impactos; o desenvolvimento de atividades correlatas à fabricação de máquinas e equipamentos para a prospecção e extração de petróleo representa uma importante fonte de novas oportunidades de negócios; a Ponta do Poço é uma área privilegiada no que se refere ao acesso marítimo e profundidade do calado, além de contar com grandes dimensões da área de interesse no local.

Destaca-se, ainda, que a ampliação de postos de trabalho entre 2010 e 2016 na Techint mitigou os efeitos da desocupação em outros setores econômicos, como o turismo. Também se pontua a necessidade de definição de estratégia que permita associar aos grandes projetos previstos outros investimentos adicionais que possam incrementar os impactos sociais positivos.

No entanto, o ator social ressalta também os impactos negativos decorrentes dessa possível expansão. Pontua, por exemplo, que poderia haver pressão do mercado imobiliário para implantação de novas áreas de loteamentos, onde a terra ainda tem preço reduzido; que seria imprescindível a melhoria da fiscalização e da metodologia de licenciamento e monitoramento; que inexistia um protocolo sistemático de resposta das administrações públicas para a avaliação das iniciativas de grande porte; que municípios com presença de empresas industriais vinculadas à atividade petrolífera têm baixo dinamismo econômico em comparação aos municípios que não estão diretamente ligados à atividade portuária; e que os impactos ambientais derivados do Porto Pontal e da área de atividades circundante poderiam ser classificados como de alto porte. Esse ator social cita, ainda, a necessidade de novas infraestruturas de transporte e energéticas “dedicadas prioritariamente ao uso portuário”.

Quanto ao posicionamento do PDS, é citado que, para sua elaboração, não se trabalhou

[...] com a ideia de ter o porto ou atividades turísticas, de forma excludente. Na fase de contextualização são levantados os impactos positivos e negativos de todas essas atividades. Tem uma situação atual que é uma força e ao mesmo tempo uma fraqueza: o PIB de Paranaguá é alto, em decorrência do porto, mas o porto é um enclave, ou seja, não irradia os benefícios para a região, nem para Paranaguá (PARANÁ *et al*, 2018c, p. 113).

No que tange à infraestrutura viária, o ator social pontuou a situação precária da PR-407 e da PR-412, que têm na alta temporada uma piora da situação de trafegabilidade e de segurança viária. Seu discurso ressalta ainda a reivindicação antiga quanto à adequação dessas vias.

Sobre a Faixa de Infraestrutura especificamente, pontua-se que o município de Pontal do Paraná será fortemente impactado, “terá impactos sobre a população flutuante e a dinâmica populacional com efeitos ainda pouco conhecidos sobre a demanda de água e o tratamento de esgotos e efluentes industriais”, além de alterar as dinâmicas do mercado imobiliário e outros impactos. Conforme o documento “as consequências para os cofres municipais na implantação e manutenção de infraestrutura e serviços públicos serão significativas” (PARANÁ *et al*, 2018b, p. 59).

No PDS Litoral tanto os empreendimentos de infraestrutura e logística quanto o turismo podem coexistir. Quanto a isso, menciona a dicotomia presente no imaginário popular “de cenários mutuamente excludentes baseados, de um lado, na infraestrutura e logística e, de outro, no desenvolvimento baseado no turismo. Tal superação abre a possibilidade de desenvolvimento socioeconômico sem ferir a fragilidade ambiental que caracteriza a região” (PARANÁ *et al*. 2018e, p. 161). Nessa perspectiva, tampouco a conservação da natureza antagoniza com o desenvolvimento sustentável.

Cabe ressaltar que essas ideias estavam expressas nos documentos elaborados durante o processo de construção do documento em questão; no entanto, quando da entrega do documento final, evidenciou-se a ausência da Faixa de Infraestrutura e Porto Pontal ou complexo industrial-portuário nos projetos futuros previstos pelo plano.

No documento final, aborda-se a expansão portuária para a Ponta do Poço, mas com um discurso mais alarmista do que nos documentos elaborados durante o processo. Essa expansão não tem se consolidado em decorrência da falta de vias adequadas para o transporte terrestre das mercadorias. A proposta atual de ocupação dessa área tem impactos potenciais graves sobre o ecossistema estuarino, além de afetar a área de amortecimento da Esec do Guaraguaçu, que abriga remanescente bem preservado de Floresta Atlântica. Aponta-se que

existe uma preocupação sobre os reflexos que essa expansão da faixa industrial e portuária teria no patrimônio natural e cultural vinculado à Ilha do Mel pelo aumento das demandas de calado do tráfego marítimo, que gera impactos já conhecidos em decorrência da dragagem do Canal da Galheta para acesso ao Porto de Paranaguá.

No que se refere ao acesso viário, consta no documento final o projeto de contorno urbano de Pontal do Paraná (FIGURA 45), configurando uma nova rodovia que manteria o fluxo de longa distância fora do núcleo urbano, além de facilitar o deslocamento entre os municípios de Matinhos e Pontal do Paraná, promovendo a segurança viária que a atual situação da PR-412 não provê.

FIGURA 45 - CONTORNO URBANO EM PONTAL DO PARANÁ, PROPOSTO PELO PDS LITORAL



Fonte: Paraná *et al.* (2019, p. 632)

Em adição, o documento destaca que “entre a PR-407 e Pontal do Sul, o traçado da alternativa viária teria viés turístico” (PARANÁ *et al.*, 2019, p. 370). Em adição, a PR-412 poderia ser municipalizada e readequada de forma a se tornar uma avenida. “Assim, facilita-se a circulação de cargas e a faixa urbanizada é acalmada, permitindo o desenvolvimento de atividades econômicas, associadas à instalação de ciclovias e melhoria do transporte público” (PARANÁ, 2019, p. 632).

Assim como no caso da expansão portuária para a Ponta do Poço, a abordagem quanto à possibilidade de uma nova via de acesso a Pontal do Paraná se dá de forma mais alarmista e propõe o “estudo de novas alternativas que buscam uma solução de menor impacto em relação ao traçado e características da estrada” (PARANÁ, 2019, p. 370).

O documento apresenta, por outro lado, uma abordagem recorrente à produção da natureza, incluindo um destaque aos projetos apresentados por membros das equipes de acompanhamento, intitulados ‘Grande Reserva Mata Atlântica’ e ‘Produção de natureza como

atrativo turístico no litoral’. Assim, seria necessário um equilíbrio “em um cenário no qual existe, para alguns temas e propostas, uma concordância quase unânime, e para outras, um conjunto de vozes dissonantes” (PARANÁ, 2019, p. 22).

8.3.4.2. A adequação ambiental e o discurso autorizado

Embora haja indefinição sobre o posicionamento dos atores sociais que acionam o presente discurso, alguns aspectos são ressaltados, como os argumentos relativos à adequação ambiental e o discurso autorizado.

No caso da Adetur Litoral, por exemplo, há menção à questão ambiental referindo-se aos impactos que a expansão portuária em Paranaguá poderia ocasionar. Conforme o entrevistado, “os impactos ambientais lá podem ser até maiores, porque você já está mais profundo da baía, pra uma região onde você tem mais mangues”. Além disso, menciona-se o caso da Techint exemplo negativo referente aos impactos sociais, como invasões e criação de zona de prostituição, resultantes do aumento populacional, majoritariamente constituída por homens. No entanto, na visão desse ator social, isso ocorreu porque não houve diálogo entre diferentes atores sociais para planejar e cobrar as medidas compensatórias.

Assim, há a presença de elementos do paradigma da adequação ambiental, ao destacar a necessidade de diálogo por ambas as partes (promotores e opositores) para que o processo ocorra da melhor forma possível, visando às medidas compensações e mitigações que são condicionantes do empreendimento. No caso da entrevista realizada com a Paraná Turismo/Seet, menciona-se que os impactos negativos são mitigáveis, acionando, portanto, o paradigma da adequação ambiental.

Novamente, o Porto Pontal e a Faixa de Infraestrutura se tornam inquestionáveis, uma vez que, por meio da modernização ecológica, os empreendedores cumpririam os requisitos de proposta de medidas mitigatórias e compensatórias (ZHOURI; OLIVEIRA, 2007; ZHOURI; LASCHEFSKI; PEREIRA, 2014). “Então, se isso é inevitável, é, assim, vamos trabalhar para que seja da melhor forma? E não ficar tentando impedir. Senão, você fica numa discussão jurídica, o Porto vai sair. Aí quem está investindo se vê desobrigado em atender socialmente” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

Esse posicionamento vai ao encontro do ‘evangelho da ecoeficiência’ explicado por Martinez-Alier (2011) no que tange à expectativa de crescimento econômico sustentável por

meio de soluções que promovam ganhos econômicos e ganhos ecológicos. Com base nisso, considera-se que esse grupo poderia acordar com os opositores que estão em consonância com a perspectiva da economia verde, mas não com a justiça ambiental.

No PDS Litoral, são destacados os impactos sociais e ambientais negativos referentes à expansão portuária. Aponta-se que deve ser priorizado o desenvolvimento portuário e logístico em locais onde já existam infraestruturas portuárias consolidadas com o objetivo de mitigar a geração de novos impactos em áreas com maior grau de preservação.

Esse ator social também aponta a necessidade de estudar as contrapartidas, com o objetivo diminuir o ônus para as comunidades locais (PARANÁ *et al.*, 2019). Assim, avalia que as medidas mitigatórias e compensatórias dariam conta de diminuir as externalidades geradas pelo projeto, demonstrando que o poder do procedimento (MARTINEZ-ALIER, 2011) busca induzir uma linguagem de valoração determinada, que passa a ser aceita como critério básico.

Em adição, destaca-se que não há oposição à implantação de atividades industriais ou logísticas, apenas um alerta aos impactos possíveis, os quais podem se configurar como elemento de conflito com a atividade turística e ameaçar a marca turística do Paraná. Por isso, as novas propostas de áreas econômicas de grande porte no litoral precisam encaixar-se adequadamente, a fim de minimizar potenciais conflitos. Adentra-se, assim, no discurso do paradigma de adequação ambiental.

Cabe ressaltar que, no caso do PDS Litoral, esse plano foi pensado por agentes estatais tendo em mente grandes empreendimentos e obras planejados para o litoral paranaense (PARANÁ, 2011). Em que pese o fato de ser um plano que busca uma ordenação territorial e que contou com participação parcial da sociedade civil e organizada, a equipe contratada, o processo de elaboração e o próprio plano em si atuaram como uma espécie de mecanismo de resolução de conflito¹⁴³.

Esses mecanismos levam a uma despolitização dos conflitos, ao buscar formas de ganhos mútuos, obscurecendo questões mais fundamentais a respeito do que se projeta para o futuro (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Isso pode ser observado no documento final do PDS Litoral, ao destacar que

¹⁴³ Vale ressaltar que, nesta pesquisa não se considera possível a resolução de conflitos, apenas o silenciamento de parcela dos envolvidos, mediante diversas formas de convencimento.

um dos principais resultados do PDS Litoral talvez consista na sua abordagem equilibrada e integrada entre os vários componentes previstos para este plano regional (socioterritorial, ambiental, infraestrutura, econômica e institucional). Para tanto, o Plano se apropriou de informações e do conteúdo de importantes trabalhos elaborados por diversos atores¹⁴⁴, bem como incorporou contribuições aportadas pela comunidade nos eventos participativos [...] Esse equilíbrio é especialmente relevante em um cenário no qual existe, para alguns temas e propostas, uma concordância quase unânime, e para outras, um conjunto de vozes dissonantes (PARANÁ *et al.*, 2019, p. 22).

Assim, compreende-se o motivo pelo qual parcela da população do litoral não participou ativamente desse processo, como é o caso dos pescadores artesanais representados pela ApapSul. No entanto, ao conceder livre acesso popular às audiências, assim como ao integrar, nas equipes de acompanhamento, membros de diversos extratos sociais e representações de instituições diversas, abre-se espaço para uma neutralização da crítica a esse mecanismo de resolução de conflito, uma vez que qualquer cidadão tinha direito à participação, mesmo que os interesses estatais se sobressaíssem.

8.3.4.3. Turismo bom é turismo com planejamento e gestão eficientes

O discurso do turismo por parte desses atores sociais é voltado para o planejamento, gerenciamento e regulação da atividade. É um discurso menos passional em comparação aos atores sociais de promoção ou de oposição, uma vez que a visão é orientada por prós e contras, por impactos negativos e positivos, por perspectivas futuras tanto do setor industrial-portuário quanto do turismo. Além disso, apresenta uma visão mais ampla sobre a responsabilidade pela falta de estrutura do turismo, compartilhando-a entre poder público e iniciativa privada.

Esses atores sociais apontam fragilidades do setor turístico, como o baixo nível de gasto do visitante, por conta de seu perfil, de segunda residência; a falta de serviços complementares; a desorganização histórica da atividade turística e a precariedade ou ausência de infraestrutura turística; a insuficiente disponibilidade de recursos humanos qualificados; a carência de sinalização turística; os problemas de segurança e as enfermidades tropicais; a precariedade das estruturas para transporte náutico; a irregularidade das marinas existentes e a dificuldade de fazer seu licenciamento; a dificuldade das comunidades de trabalhar de forma cooperativa; as lacunas no planejamento e gestão; a falta de integração

¹⁴⁴ Também há presença do discurso autorizado.

entre os municípios, assim como entre o poder público e a iniciativa privada (para atuarem como região turística); a concentração de infraestrutura turística em um curto período de tempo; a falta de estrutura em bons atrativos; a atuação pontual do Estado, apenas na alta temporada e com ações paliativas; entre outros.

Assim, aponta-se a negligência do Estado frente ao setor. As ações pontuais do governo do estado se concentram no período de alta temporada, com a Operação Verão. “O [governo do] estado vai lá na temporada e faz. Operação verão, não sei o que e tal. Quanto ao lixo, legal! Mas ficar fazendo essas campainhas, camisetinha, bolinha, é não sei o que, não sei o que lá, depois cai fora. Os moradores não aguentam mais” (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO). Essa fala indica um dos motivos pelo qual os moradores estariam insatisfeitos com o setor do turismo, que logra melhorias pontuais, durante a alta temporada.

Além da atuação deficiente do governo do estado, cita-se a falta de integração entre os municípios, cada um atuando individualmente, ao invés de consolidar uma região turística. Essa falta de integração ocorre também entre poder público e iniciativa privada, indicando que a responsabilidade é conjunta. “A falta de integração, falta de conexão desse *trade* e os municípios que são reflexos da politicagem. Não política” (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO).

Segundo a perspectiva desses atores, essa integração se faz necessária para além do turismo em si, é preciso pensar a região como um sistema. “O turismo de praia depende muito do que acontece na Serra do Mar. Não tem como analisar individualmente, e depende das duas microbacias” (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO), salienta um entrevistado. Portanto, um olhar integrador e sinérgico se faz necessário para o desenvolvimento e a sustentabilidade da atividade na região do litoral do Paraná.

Essa é uma visão mais voltada às lacunas do planejamento e à gestão do turismo, destacando oportunidades não estruturadas. Conforme ressaltado em entrevista com a Adetur Litoral, Pontal do Paraná está hierarquizado dentro do mapa de regionalização do turismo no Ministério do Turismo (MTur) como integrante do grupo ‘B’; ou seja, é um município apto para a promoção do turismo. Portanto, mais do que uma diversificação da oferta, faz-se necessária a estruturação de segmentos já consolidados, como o turismo de sol e praia e o náutico. “Então, quer dizer, hoje o maior produto do município do Pontal do Paraná chama-se turismo náutico [...] e o município precisa urgentemente pensar essa regulamentação, no setor.

Precisa pensar regularização, precisa pensar em infraestrutura” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

Outra característica fortemente abordada é a sazonalidade turística. Para a Adetur Litoral, há uma diminuição da sazonalidade que estaria ocorrendo por conta dos eventos extemporâneos que atraem a demanda, pelo aquecimento global (diminuição do período de frio) e pela mudança do perfil do morador de Curitiba e RMC. Portanto, segundo essa visão, o setor do turismo não tem um perfil tão negativo conforme outros atores sociais destacam.

Por outro lado, vislumbram-se os segmentos alternativos e o TBC para amenizar a diferença de fluxo turístico ao longo do ano.

A demanda turística se concentra em um determinado período do ano, o que limita as oportunidades de geração de renda, emprego e desenvolvimento local. Entre as razões estão não só as condições climáticas, mas também a disponibilidade de atividades e programas e serviços alternativos como o turismo de base comunitária e o ecoturismo (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO).

Sobre o TBC, cabe ressaltar que, embora incipiente,

Existem iniciativas voltadas às comunidades tradicionais que podem contribuir para diversificar a oferta existente no litoral, criar oportunidades para as povoações mais desfavorecidas e favorecer a conservação do meio ambiente. O turismo comunitário apresenta-se como uma oportunidade para valorizar os costumes e modo de vida das comunidades tradicionais, os pescadores do litoral, e é uma forma de turismo responsável e sustentável (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO).

No entanto, argumenta-se que esse modelo de turismo não pode ser visto como panaceia. Para a Adetur Litoral, faz-se necessário ter cautela ao responsabilizar o turismo pelo desenvolvimento regional. “Então, assim, não tem como, assim, depositar no turismo uma solução, sem impactos que também é uma solução de grande impacto. A gente tem que deixar de ter o discurso de que o turismo não traz impactos. Ele traz o impacto econômico, benéfico, mas é maléfico também” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL). Como exemplo, mencionam-se os impactos ecológicos, a especulação imobiliária, a migração em busca de trabalho e renda: “pessoas que acreditam no *‘brazilian dream’*, no *‘beach dream’*, que vão lá sonhar, viver da praia e ter sua remuneração lá”. Isso reflete-se nas características da iniciativa privada local.

É histórico isso. O empresário do litoral é o cara que vai com a mão no bolso, com uma mão na frente e outra atrás, pro litoral. Aí o cara chega lá e começa a se virar. Só que é assim, esse se virar, aí, é assim, é um empresário que não tem essa

consciência, daí não sabe como captar esse recurso (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

No PDS Litoral também são apontados impactos, como impactos sociais vinculados aos conflitos de uso com as populações locais e competição pelos recursos ou pelo território; perda ou degradação dos valores tradicionais e da identidade local; impactos sobre espécies de fauna e flora, pelo aumento da frequência de visitação e a presença humana em áreas protegidas; impactos sobre o meio abiótico, como aterramentos e erosão costeira; fragmentação da paisagem e dos corredores biológicos pelo trânsito e pelo desenvolvimento de infraestruturas de transporte e serviços.

Embora perceba a atividade como fator de desenvolvimento, apontando, inclusive, a falta de valorização por parte das prefeituras, esse ator social entende que o turismo não deve ser apontado como a solução. Nesse aspecto, adentra à crítica ao TBC como panaceia. Para o entrevistado, “turismo de base comunitária não vai dar emprego pra dezoito mil pessoas. Não existe isso. Não tem como você manter uma cidade existente, com turismo de base comunitária”; portanto, argumenta-se que se fazem necessários infraestrutura e equipamentos (como um grande hotel, terminais, marinas, entre outros), ou o setor do turismo seguirá com o perfil atual.

A entrevista com o então articulador regional do PDS aponta a ideia de turismo como ‘salvação para todos os males’, em especial pelos ambientalistas. Não se observa que o turismo de massa, por exemplo, também gera impactos ecológicos e sociais. O turismo é tido como uma ‘moeda de troca’; ele não interferiria no setor industrial-portuário e, teoricamente, também não seria danoso ao meio ambiente (em se tratando de turismo ambientalmente correto).

Ademais, argumenta-se que não há dados suficientes sobre o turismo para alegar que essa atividade é melhor ou mais viável do que outra. Mesmo para um terminal portuário turístico esses dados inexistem. e não há como comprovar sua viabilidade. “Então dizer o quê? Que é mais importante é o turismo? Está ficando difícil da gente convencer. O turismo, viva, estamos aqui! Por falta de dados. Vamos ter que provar por A mais B que o turismo é importante. E as instituições do litoral tão tentando fazer o ano inteiro” (ENTREVISTA SEET/PARANÁ TURISMO).

Para reverter o quadro, seria preciso um alto investimento, como o do Porto Pontal, que contribuiria para o setor do turismo e para a conservação ambiental. Assim, para crescer

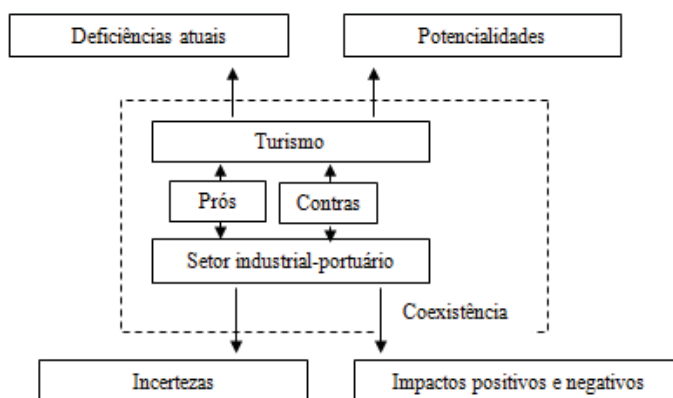
como um destino turístico, Pontal do Paraná necessitaria investimento, e este apenas seria feito mediante demonstração de impacto econômico, político, que “hoje o município não tem. A não ser o que tinha até esse momento com a própria Techint. A não ser que seja com o investimento do Porto Pontal” (ENTREVISTA ADETUR LITORAL).

No PDS Litoral, a relação entre turismo e o setor industrial-portuário também é destacado. Em documentos redigidos no decorrer da elaboração do plano, destacava-se que a existência de dois portos e a possibilidade de instalação de um terceiro, na região do litoral do Paraná, configura-se como uma grande potencialidade de desenvolvimento turístico a partir da articulação dos dois setores, em especial o turismo de negócios, mas que pode ser complementado com outros segmentos turísticos, como ecoturismo. Por outro lado, menciona-se que as iniciativas industriais-portuárias mostram problemas de compatibilidade com áreas de valor ambiental, áreas de povoações indígenas e áreas de interesse turístico, além de risco de conflitos entre o setor portuário e o setor turístico, por conta de possíveis impactos nos ativos turísticos.

O PDS Litoral ressalta, também, que a atividade turística é altamente dependente da qualidade ambiental, e os ecossistemas naturais proporcionam serviços ecossistêmicos essenciais para a manutenção da qualidade da experiência turística e para o desenvolvimento sustentável do turismo.

Assim, o presente discurso demonstra a possibilidade de coexistência entre o setor do turismo e o industrial-portuário (FIGURA 46). O turismo está circunscrito em uma projeção de interrelação entre o setor e o industrial-portuário, e um olhar técnico aponta para impactos positivos e negativos de ambas as atividades, tornando o discurso generalista e “neutro”.

FIGURA 46 - ENTRE A BUSCA DO CONSENSO E A INDEFINIÇÃO DE OPINIÃO: O CAMINHO DO MEIO



Fonte: Elaboração própria

9. SALVEM O TURISMO OU SALVEM-SE DO TURISMO: A ESTRATÉGIA DISCURSIVA

A conexão seria a que segue: os diferentes atores dos conflitos ecológicos distributivos, com seus diferentes acervos de direitos e dotações de poder, colocam em dúvida e desafiam as reivindicações dos demais, instrumentalizando diferentes discursos de valoração no interior do seu amplo repertório cultural (Joan Martínez-Alier, 2011).

Desde o início da inserção no campo de estudo, por meio da participação em eventos e leitura de materiais técnicos, como o EIA-Rima do Porto Pontal, verificou-se a expressividade com que o tema do ‘turismo’ vinha sendo abordado pelos diferentes atores sociais inseridos na arena do conflito.

Sobre isso, em primeiro lugar, cabe ressaltar que o tema não poderia ser desconsiderado pelos documentos oficiais, sejam eles referentes aos processos de licenciamento em curso, sejam outros instrumentos de ordenamento territorial. Isso porque o turismo se constitui como principal atividade econômica, tanto de Pontal do Paraná quanto da Ilha do Mel, além de ocupar um posto importante para a economia dos demais municípios do litoral paranaense (AMB, 2008; CUNICO, 2016). O histórico de ocupação e de desenvolvimento urbano de Pontal do Paraná está diretamente relacionado ao fenômeno do turismo, embora mais especificamente o da segunda residência, que se confunde com o turismo, mas, nesses municípios, está atrelado à acumulação de capital pelo mercado de terras e pela especulação imobiliária (SAMPAIO, 2006).

Em realidade, mesmo sendo vista como uma ‘indústria sem chaminé’, o turismo, inserido na sociedade capitalista, está sempre relacionado a processos de acumulação e especulação. Verifica-se que, com essa atividade, ocorre o mesmo processo de acumulação que qualquer outra atividade inserida no sistema capitalista hegemônico. Essa atividade econômica representa um dos mecanismos econômicos utilizados pelo Estado para reproduzir o modo de produção capitalista, bem como para expandir o capital a territórios com paisagens suscetíveis a serem exploradas, conforme resalta Muñoz (2016). Esse autor destaca que o turismo, assim como qualquer outra atividade econômica, abre precedentes para um elemento gerador e acumulador de riqueza, agente de apropriação da natureza e standardização do mercado, por meio de um processo de apropriação, funcionalização e homogeneização.

Em Pontal do Paraná, o desenvolvimento do turismo – ou, para expressar melhor, da tradição da vilegiatura – esteve diretamente relacionado à alienação da terra na década de

1950. Nesse momento, verifica-se como indivíduos ou grupos poderosos dominaram a organização e produção do espaço (HARVEY, 1996), por meio do processo de acumulação por espoliação (HARVEY, 2006) e produzindo o espaço de forma desigual, segregando parcela da população. Isso porque, entre os empreendimentos balneários, em 1951 foi lançada a Cidade Balneária Pontal do Sul, que deu origem ao uso industrial-portuário e ao conflito com comunidades tradicionais, expressado pelo caso da Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel.

Essa situação mostra que o modo como se dá a apropriação de um determinado espaço pelo turismo vai depender da política pública local, conforme analisa Cruz (2002). Na ausência de políticas públicas, o turismo vai se delineando de acordo com interesses próprios de particulares. O turismo em Pontal do Paraná foi produzindo o espaço, mas orientado pela ação de agentes particulares, respaldados pela ação e pela inação seletiva do Estado. Na inexistência de um *trade* turístico local, o setor imobiliário orientou o desenvolvimento do turismo e a produção socioespacial.

Em decorrência desse histórico e da falta de ordem e planejamento consequentes, entre outras especificidades, a localidade constituiu-se como um destino turístico que não se equivale a outros importantes destinos turísticos de sol e praia do país. Assim mesmo, moldou-se um território como recurso (SANTOS, 2000), com usos específicos ou previamente determinados, prevalecendo certos agentes ou setores.

Isso não significa a inexistência de vínculo entre os veranistas, proprietários ou inquilinos, com o território, mas explicita que o mercado de terras pelo qual a ocupação se deu integra um processo de acumulação por espoliação, no qual poucos atores sociais que detêm o capital econômico e político guiam a produção do espaço (CAÑADA, 2016).

Esse turismo vinha ocorrendo em Pontal do Paraná sem grande interferência de atores sociais externos e com presença de um tradicionalismo curitibano de veraneio nos municípios balneários do Paraná, que se constituíram como ‘periferia do prazer’ (TURNER; ASH, 1991) para essas populações.

Embora tenha importância econômica para o município de Pontal do Paraná, características como o perfil histórico do visitante, o baixo fluxo de turistas convencionais, a carência de infraestrutura e equipamentos turísticos, o baixo poder de investimento dos moradores locais, entre outras particularidades, além da inação do Estado quanto a investimentos no setor, provocaram um processo de busca por alternativas econômicas para

comerciantes e moradores locais. Tais agentes vislumbraram essa oportunidade não em segmentos alternativos do turismo, mas no setor industrial-portuário.

Destarte, verifica-se que em Pontal do Paraná o ‘mercado de terras’ promoveu a segregação socioespacial, ao mesmo tempo em que o turismo não satisfaz as demandas econômicas locais, culminando em um apoio da população local a uma alternativa de emprego e renda: o setor industrial-portuário.

É a partir disso que os atores sociais inseridos na arena do conflito socioambiental analisado, que tem como base a disputa por usos do território, se apropriam do turismo como estratégia argumentativa. O que se verifica é que grande parte dos atores sociais envolvidos acionam o turismo em um discurso inflamado, por vezes em argumentos contradizentes, que visam a legitimar seu posicionamento em relação ao novo uso do território, por meio da instalação de um complexo industrial-portuário e consequente dotação de infraestrutura – com ênfase na estrutura viária, pelo Estado.

Argumenta-se que Pontal do Paraná necessitaria de uma alternativa econômica ao turismo, ao mesmo tempo em que o setor do turismo seria potencializado com a implantação de um complexo industrial-portuário, em decorrência de investimentos no município, de melhorias na infraestrutura, além do fortalecimento de segmentos como o turismo de negócios.

Por outro lado, os grupos opositores entendem que a solução para as mazelas sociais e econômicas se daria por meio da intensificação dos segmentos alternativos (lê-se segmentos relacionados aos ativos ambientais, em especial do ecoturismo), assim como mediante ao investimento massivo no setor.

Sobre isso, em que pese a potencialidade da região do litoral do Paraná, faz-se mister destacar que diversas formas de turismo alternativo, como é o caso do ecoturismo, ocorrem em ambientes altamente sensíveis e vulneráveis; portanto, embora os impactos sejam menores, estes podem comprometer seriamente a localidade (BUTLER, 1999). No entanto, essa discussão não entra na cena do conflito socioambiental analisado na presente pesquisa.

Destaca-se também que, embora o turismo em áreas naturais, em especial o ecoturismo, seja um segmento alternativo ao turismo de massa, tal alternativa também está circunscrito na dinâmica capitalista de acumulação. Por meio dos ajustes espaço-temporais, o turismo busca novos espaços, nos quais a natureza, transformada em mercadoria, se converte em um fator-chave para aumentar os ganhos econômicos. Consequentemente, situa-se a

natureza ante uma dinâmica de espoliação e reapropriação a fim de fazê-la funcional aos interesses de acumulação capitalista, dando lugar a um processo de reconfiguração da paisagem turística – como parte de processos paralelos à neoliberalização da natureza (CAÑADA, 2016).

Outra questão a ser pontuada é que o turismo se insere na mesma narrativa que o discurso do desenvolvimento no geral, visto na maioria das vezes como sinônimo de crescimento econômico. No turismo, a própria ideia de desenvolvimento é concebida como um esforço ideologicamente neutro que poderia ser incumbido a especialistas técnicos (BIANCHI, 2018).

Um importante questionamento que pode emergir dessa situação é a quem se destina a preservação dos recursos. No âmbito do turismo, Hunter (1997) indaga sobre o que realmente significa, por exemplo, proteger os recursos naturais. Além disso, interroga se essa proteção diz respeito à conservação ou à preservação e quais recursos exatamente seriam estes. Para o autor supracitado, são diversas lacunas que precisam ser pensadas para que o conceito tenha mais consistência.

Aos questionamentos acima pode-se agregar mais um: preservar/conservar recursos naturais para quem? Assim, um turismo elitizado poderia não contribuir significativamente para os problemas sociais e econômicos da região, além de acentuar os conflitos socioambientais relacionados ao setor.

Ao mesmo tempo em que a motivação ‘contato com a natureza’ se torna cada vez mais intensa, o imaginário da natureza intacta e protegida passa a ser um importante argumento comercial. Ademais, enquanto o turismo de massa tornou a atividade turística acessível às camadas menos abastadas economicamente, o turismo alternativo e as demais nomenclaturas citadas são entendidos, recorrentemente, como práticas mais elitizadas do turismo (RUSCHMANN, 1997).

Tem-se, desse modo, um exemplo do que ocorre nas estatísticas do turismo e no discurso oficial: concepções idealizadas dos benefícios gerados pelo desenvolvimento do turismo, mascarando ou minimizando impactos socioambientais e culturais (IRVING *et al.*, 2005). Agrega-se a isso a invisibilização de certos envolvidos no processo.

Apesar de o turismo ser uma importante atividade econômica, ele produziu o espaço a sua maneira, e isso pode continuar a ocorrer mesmo na expansão de segmentos ditos

sustentáveis, inclusive porque o turismo é uma atividade menos regulada que outras atividades econômicas, como a portuária.

Como mencionado anteriormente, é possível que os conflitos socioambientais se acentuem com o desenvolvimento de um turismo massivo ou mesmo elitizado. O conflito entre os usos para pesca e para o turismo em Pontal do Paraná é reflexo de modelos de turismo nos quais a liberdade de consumir (nesse caso, produtos turísticos, destinos, experiências) acontece não apenas por meio da apropriação, homogeneização e refuncionalização do território e da própria paisagem, mas também à custa do bem-estar de outras pessoas, por meio da apropriação, da privatização de bens comuns e terras públicas, do deslocamento de populações camponesas, da degradação dos recursos e da intensificação da mercantilização da força de trabalho ou das práticas de trabalho exploratórias (BIANCHI, 2009; MUÑOZ, 2016).

A funcionalização do território e da paisagem para o turismo pressupõe a elitização do espaço, contexto em que os usuários com poder aquisitivo são privilegiados, aqueles que podem aceder à propriedade da terra, como é o caso da privatização de recursos, como de praias ou até mesmo da água, para uso privado turístico ou residencial. Com isso, a deterioração ecológica acompanha a deterioração social e democrática (BLÁZQUEZ; CAÑADA; GASCÓN, 2012).

Essas características são inerentes ao processo de acumulação por espoliação (HARVEY, 2004a), que se apropria das esferas de vida, dos recursos naturais e dos espaços que se encontram fora da lógica de mercado, transformando os bens não mercantis em mercadoria. Nesse contexto, ocorre expropriação de áreas de uso comum e recursos territoriais de camponeses, ribeirinhos, povos e comunidades tradicionais com a finalidade de valorizar capitais excedentes (ACSELRAD *et. al.*, 2012), ainda que tal realidade se atualize de forma menos intensa por conta do turismo do que por conta de outras atividades, como a industrial-portuária.

Outro ponto que merece destaque é a previsão de que a situação do turismo em Pontal do Paraná – e nos balneários paranaenses como um todo – pouco se modificaria com um maior planejamento e inserção de novos roteiros no mercado (considera-se que existem significativos atrativos turísticos e roteiros que se enquadram como turismo alternativo no litoral paranaense). É possível que a situação, em especial no que se refere à diminuição da sazonalidade e geração de trabalho e renda, possa ser melhor suprida com o incentivo ao

turismo de negócios (aliado à existência de empreendimentos industriais-portuários) do que com o turismo alternativo.

Portanto, faz-se necessário apontar que o que se está em jogo não é o aumento do fluxo de visitantes, o aumento da renda, do trabalho e a diminuição da sazonalidade, mas sim o perfil desse turismo: “que turismo é esse” que vem sendo incentivado, de que ele decorre e o que ele alimenta?

Assim, ao buscar legitimar um posicionamento, as estratégias discursivas omitem ou ignoram aspectos importantes a respeito da atividade turística, seu histórico, sua dinâmica, bem como a relação (e conflito) dessa atividade com atividades potencialmente degradadoras e poluidoras. O que se verifica são padrões argumentativos que, em alguns casos, se repetem em discursos dissonantes, cada qual com sua estratégia, incluindo a estratégia de não se posicionar claramente e tampouco se inserir na arena do conflito socioambiental analisado. Isso tem relação com o fato de o discurso sobre o turismo representar uma estratégia de enfrentamento na arena de disputa; portanto, são selecionados os elementos integrantes do discurso a fim de convencer outrem.

Nessa conjuntura, há argumentos que se contrapõem nos discursos de atores sociais com diferentes interesses no território, e há também contradições nos discursos de um mesmo ator social ou entre atores sociais de um mesmo grupo. Essas contradições demonstram que, embora o turismo esteja presente no cotidiano local e figure como uma importante atividade social e econômica, essa atividade – e o fenômeno em si – é amplamente utilizada como uma estratégia argumentativa para defesa dos interesses na arena do conflito.

O turismo evidencia-se como uma ‘moeda de troca’, o que poderia se justificar por ser visto no senso comum como ‘menos poluidor e degradador’ que outros setores econômicos, como o portuário, o petrolífero e a indústria pesada; por ser uma atividade de importância atual, da qual há dependência econômica de uma parcela da população do litoral paranaense, em Pontal do Paraná e Ilha do Mel de forma bastante intensa; por seu caráter de importância histórica, em sua contribuição para a formação de zonas urbanas e para o adensamento da ocupação na zona costeira paranaense, produzindo o espaço, em especial nos balneários.

No entanto, verifica-se que há pouco espaço para outras alternativas de uso do espaço que não o turismo ou o uso industrial-portuário. A possibilidade de outros modos de subsistência econômica é vista, por certos atores sociais, como uma espécie de ‘subdesenvolvimento’, tendo em vista que o que se busca é o desenvolvimento. A busca do

desenvolvimento pressupõe um subdesenvolvimento, e as comunidades tradicionais foram historicamente vistas como um ‘empecilho’ para tal.

Cabe destacar que, se o discurso demonstra interesses no território, a ausência de discurso também pode significar. No caso do conflito socioambiental analisado, evidenciou-se a pouca participação do denominado ‘*trade* turístico’, entidades públicas, privadas ou do terceiro setor que fossem especializadas em turismo. Em realidade, o que se evidencia no litoral do Paraná é a ausência desse *trade*. O desenvolvimento turístico é guiado pelo setor imobiliário; as empresas ligadas a este setor são os grandes agentes do turismo na região e, consequentemente, em Pontal do Paraná.

Em adição, não há uma preocupação generalizada, tampouco uma defesa ao ‘turismo sem porto’, exceto pelos atores sociais de oposição aqui explicitados. A não inserção na arena do conflito demonstra uma convivência com o modelo de desenvolvimento proposto para o litoral do Paraná e com a continuidade da já mencionada interrelação do setor turístico e o setor industrial-portuário.

A questão de poder, aliada à ausência de discurso por parte de órgãos oficiais de turismo e de ausência de um *trade* local, leva ao fato de a discussão sobre o turismo e as propostas para o setor decorrerem de atores sociais que não são do turismo, mas que se utilizam do turismo como instrumento para alcançar os objetivos dentro de seus escopos de atuação.

Destarte, verifica-se um conflito socioambiental que se utiliza do turismo como estratégia discursiva. No entanto, não se trata de um conflito pela defesa do turismo, mas sim sobre outros usos do território: territorialização do capital, conservação da natureza, direito dos povos tradicionais e indígenas e, até mesmo, a busca pelo ordenamento territorial para minimização de impactos sociais, culturais e ecológicos advindos da territorialização industrial-portuária.

Não se busca invalidar ou negar a importância do turismo. Essa importância está explícita nos documentos analisados, sejam formais ou informais, também nas falas e no cotidiano da população. Não obstante, isso não anula o fato de que essa importância ser utilizada como uma estratégia argumentativa dos atores sociais, ao buscarem legitimar outros usos do território. O turismo, portanto, é acionado para legitimar formas de territorialização, seja do capital, seja da conservação.

Além disso, ao ser acionado o turismo, também se recorre ao “desenvolvimento”. A busca pelo desenvolvimento (por uns, entendido como crescimento econômico; por outros, pela doxa do desenvolvimento sustentável, entre outras variáveis) faz querer superar a situação atual em que o turismo é a principal atividade econômica ou, por outro lado, faz defender o investimento massivo nesse setor.

Novamente ressalta-se que o turismo vem sendo utilizado como uma estratégia argumentativa tendo em conta um destino turístico que padece de problemas de infraestrutura, sociais e econômicos, com ameaça aos ecossistemas presentes em seu território e áreas próximas. Negligencia-se o fato de Pontal do Paraná se constituir uma ‘periferia do prazer’, que vem gerando impactos, em especial na forma como o espaço foi dominado e produzido, espoliando populações e desterritorializando, desde a constituição dos primeiros balneários, incluindo a doação de terras à Empresa Balneária, em 1949.

O que se apresenta é uma disputa entre uma alternativa infernal e a manutenção da ‘periferia do prazer’ (TURNER; ASH, 1991), com pouco espaço para alternativas ao desenvolvimento que possibilitem outras formas de apropriação do espaço em detrimento da exploração e dominação, visando a interesses externos ao território.

Nem mesmo o TBC tem espaço amplo nos discursos. Ele é acionado pontualmente, em estratégias discursivas pautadas na existência de comunidades tradicionais nas áreas próximas à Ponta do Poço. Embora esse modelo de desenvolvimento do turismo não possa ser implantado em todos os locais, verifica-se que os ativos ambientais e culturais de Pontal do Paraná e também da Ilha do Mel (assim como em toda a região litorânea do Paraná) constituem-se potencialidades para o desenvolvimento de iniciativas de TBC, o qual se baseia na perspectiva do desenvolvimento local, tendo preocupação maior com a comunidade receptora do que com o ‘destino turístico’; é pautado na autogestão comunitária, no associativismo e cooperativismo; desenvolve-se em escala limitada, conforme a capacidade e a potencialidade de cada local; possibilita a democratização de oportunidades e benefícios; contribui para a valorização da cultura local e dos recursos territoriais e, principalmente, para o protagonismo das comunidades receptoras na gestão da atividade; pressupõe ética e cooperação nas relações sociais; entre outros aspectos (IRVING, 2009; GRIMM; SAMPAIO, 2011).

A vulnerabilidade socioeconômica, oriunda das ausências históricas de políticas públicas, é um contexto comum nas localidades onde se desenvolve o TBC (SAMPAIO *et al.*,

2011). Essa é uma característica marcante no litoral do Paraná como um todo, demonstrando não o potencial, termo mercadológico, mas a importância do TBC para as comunidades que conservam padrões de subsistência, valores, costumes, solidariedade e outros aspectos distintos do modo de vida urbano-consumista.

Somado a isso, o TBC apresenta um potencial de contribuição para a divulgação das problemáticas em torno dos territórios tradicionais – incluindo os conflitos e ameaçadas – e, conseqüentemente, para o fortalecimento territorial, podendo ser uma estratégia de enfrentamento a projetos baseados no desenvolvimento hegemônico, como os que vêm sendo propostos para o litoral paranaense.

Assim, o caso analisado na presente pesquisa retrata a dificuldade de se explicar um conflito socioambiental, mas também expõe a complexidade do turismo, com suas múltiplas facetas. Proposto como alternativa para Pontal do Paraná, ele representa, para certos atores sociais, um modelo econômico que precisa ser superado, mascarando o real problema da região: a ação e a inação seletiva do Estado.

10. CONCLUSÕES

O conflito socioambiental analisado evidencia um modelo de desenvolvimento que vem sendo defendido no país, no qual grandes projetos de infraestruturas e empreendimentos são viabilizados por agentes do capital ou pelo Estado. Assim, nas últimas décadas, uma série de obras de infraestrutura públicas e privadas foram projetadas e implantadas, obras ditas estratégicas, públicas ou que alegam interesse público. Nesse aspecto, as zonas costeiras se configuram como espaços privilegiados para a territorialização do capital, assim como para o estabelecimento de conexão de fixos, por meio de infraestruturas que ligam polos produtores a consumidores.

Os projetos para o litoral paranaense demonstram que essa região está sendo cada vez mais inserida nas dinâmicas da economia globalizante. Por outro lado, a territorialização industrial e portuária, que vem dominando o espaço a sua medida, contrasta com outras formas de vida e de produção socioespacial, com perspectivas de um outro desenvolvimento e de uma outra forma de uso dos bens naturais e do território em si. É o caso dos usos praticados pelas comunidades tradicionais e indígenas e aqueles voltados à conservação, embora difiram entre si.

No contexto de complexidade que permeia a zona costeira do Paraná, agrega-se o setor do turismo, que também produz o espaço a sua medida, se territorializando e se modificando sócio e espacialmente. Em Pontal do Paraná, esse setor econômico (e fenômeno social) tem importância histórica no que se refere à ocupação, urbanização e contribuição financeira.

Esses usos conflitam no território opaco, território de obedecer, que se configura Pontal do Paraná. Verifica-se, portanto, um conflito de caráter territorial. Na arena de disputa pelos usos desse território sociobiodiverso, inserirem-se atores sociais com os mais diferentes interesses no uso (ou no não uso) do território, antagonizando quanto à implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura e se utilizando do turismo como estratégia discursiva.

Desse modo, o primeiro objetivo específico elencado – identificar o histórico dos usos industrial-portuário e turístico, bem como o panorama atual dentro do recorte espacial da pesquisa – contribuiu para a compreensão do conflito socioambiental, uma vez que, na perspectiva da ecologia política, os processos não são a-históricos. Os dados levaram à compreensão de que tanto o setor industrial-portuário quanto o turístico vêm sendo moldados

há décadas em Pontal do Paraná, cada qual com sua relevância no que tange à produção do espaço. Verificou-se que os atores sociais envolvidos no conflito não fazem menção – nem positiva, nem negativa – à primeira fase da territorialização industrial, em meados de 1980. Esse momento da história do município – então parte de Paranaguá – é negligenciado, o que não ocorre com o histórico turístico, constantemente ressaltado nos discursos. Os processos de territorialização industrial-portuária mais recentes é que são acionados nos discursos, como a reativação da Techint, já no século XXI. Não obstante, a pesquisa mostrou que ocorreu uma dominação do espaço na Ponta do Poço, protagonizado por agentes econômicos interessados no “potencial” portuário e pelo setor petrolífero, exaltado com a descoberta do Pré-sal.

No que se refere ao objetivo específico de descrever a genealogia do conflito socioambiental, identificando fatores que compõem a arena de disputa, este complementou o primeiro, ao indicar os fatores – dentro do processo histórico de territorialização turística e industrial-portuária – que culminaram no conflito socioambiental analisado. Observou-se que o domínio do espaço por agentes econômicos, a especulação e o mercado de terras envolveram o histórico de Pontal do Paraná desde antes de sua emancipação.

Assim, os dados dão conta de que uma diversidade de processos e fatores molda o cenário do conflito: i) o incentivo do Governo Federal e Estadual ao desenvolvimento portuário; mudanças na legislação portuária e nos perímetros das poligonais; ii) a descoberta do Pré-Sal, promovendo especulação industrial especializada; iii) a precariedade de infraestrutura e outros investimentos que potencializam o setor do turismo, em especial aqueles voltados à parcela de turistas não veranista, levando à saturação na alta temporada e à ausência de meios de geração de renda nos demais meses do ano; iv) a inação seletiva do Estado, aparentando um ‘projeto de abandono’, agravando problemas sociais, ambientais e econômicos; v) a emancipação recente do município; imaturidade das leis e normas reguladoras do território, que são, também, moldadas por interesses particulares; vi) a presença de biodiversidade, que é alvo de prioridade pelas políticas públicas ambientais a nível federal e estadual, bem como por pesquisadores e agentes do terceiro setor; vii) a localização do Balneário Pontal do Sul, onde está localizado a Ponta do Poço, que se caracteriza como ‘fim do caminho’, sendo invisibilizada inclusive pelos gestores municipais; viii) as condições naturais da Ponta do Poço, em especial o calado natural, que o eleva a uma área de alta vantagem locacional para atividades náuticas, em especial para grandes embarcações; ix) o histórico das áreas de Pontal do Paraná, com conflitos de terra,

desposseção de comunidades e relações de poder que marcaram a produção socioespacial local, bem como o poder de decisão e a influência nas normas e decisões políticas.

No que tange ao objetivo específico referente à identificação dos atores sociais, seu posicionamento, seus interesses e suas estratégias na arena do conflito socioambiental, verificou-se que diversos atores sociais, em diferentes escalas de poder político e econômico, adentraram na arena do conflito. Tais protagonistas foram, nesta pesquisa, caracterizados como ‘opositores’ e ‘promotores’. Identificou-se ainda a presença de um terceiro grupo, cuja atuação não se enquadra nessas duas categorias, envolvendo características heterogêneas quanto à atuação e ao interesse, com atuação mais comedida. Esse grupo não congrega atores sociais de protagonismo na arena do conflito; porém, configuram-se como figuras importantes para o contexto atual de Pontal do Paraná e Ilha do Mel.

Os atores sociais envolvidos no conflito contam com diferentes níveis de poder político e econômico. Aqueles que possuem mais poder se sobressaem na arena do conflito, dando visibilidade à desigualdade e à assimetria entre as diferentes concepções de desenvolvimento. Nesse contexto, perspectivas oriundas dos povos tradicionais e mesmo concepções socioambientalistas e aquelas mais críticas em relação à relação sociedade e natureza são marginalizadas.

Os dados revelam que os povos tradicionais não participam de forma integral dos processos de decisão, não passaram pelo procedimento de consulta no que tange à implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura, não são demandados em grupos de trabalho e reuniões – exceto naquelas que se referem diretamente a elas, em geral com mediação de órgãos responsáveis pela proteção de seus direitos. Se o processo tem se caracterizado por falhas em relação ao processo democrático, sendo ignorados pareceres, projetos alternativos e alertas apresentados por ambientalistas, pelo MPPR e pela academia, torna-se ainda menos democrático ao restringir a discussão do assunto a grupos dotados de maior poder e ao não possibilitar participação ampla e direta de membros das comunidades.

Diferentemente do que ocorre com grande parte dos casos de conflitos socioambientais no Brasil, cujo protagonismo está relacionado a movimentos sociais, no caso analisado, as comunidades tradicionais e suas organizações não detêm o protagonismo da resistência na arena do conflito. Não obstante, o que se evidencia é que, caso surja, de fato, uma alternativa, está se dará com a quebra do *establishment*, por meio da atuação dessas

populações, mediadas por seus modos de vida e sua forma de valoração da natureza e do território.

No que se refere ao “desenvolvimento”, os dados mostram diferentes usos na zona costeira inseridos em um conflito de interesses em que as diversas perspectivas de “desenvolvimento” são postas como argumento validador. Por vezes, expressa-se uma visão de desenvolvimento mais definida; outras vezes, tal conceito é mais difuso, com diversas nomenclaturas a ele acionadas.

A disputa por diferentes usos do território tenta se legitimar nos argumentos referentes à busca pelo “desenvolvimento”. Para certos atores sociais, o desenvolvimento (sustentável, alternativo) se daria por meio do estímulo ao setor do turismo, superando deficiências nos espaços públicos e privados, algo que até então não aconteceu, especialmente pela inação do Estado nesse setor. Em outra posição estão aqueles que argumentam que o desenvolvimento apenas é viável se outras formas de obtenção de trabalho e renda forem agregadas ao território. E, na visão desses atores, essa alternativa diz respeito a atividades industriais e portuárias, além da implantação da Faixa de Infraestrutura, nos moldes apresentados pelo governo estadual.

Nessa conjuntura, o poder assume papel central. O poder do grande Capital e o poder do Estado criam um consenso sobre a verdade e orientam a produção do espaço, com apoio de parcela da população. Enquanto isso, as ilegalidades dos processos de licenciamento em curso não são sanadas; apenas se busca entrar em um acordo com os atores sociais de oposição.

Aos objetivos retomados acima soma-se o objetivo específico de identificar qual é o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental a respeito do turismo na zona impactada e como tais atores o projetam com e sem a implantação da Faixa de Infraestrutura e complexo industrial-portuário. Adentra-se, assim, em outro aspecto desses discursos, que é a presença recorrente do tema do turismo. tal recorrência resulta do fato de tratar-se de uma região historicamente voltada ao uso turístico, embora este uso tenha um caráter sazonal e seja respaldado no fenômeno das segundas residências.

Essas características, somada a outros fatores, como o baixo poder de investimento dos empresários locais, a inação do Estado no setor e a vantagem comparativa de outros destinos turísticos frente ao litoral paranaense, levaram uma parcela da população a buscar “alternativas ao turismo”, ou seja, meios de obtenção de renda e melhoria de qualidade de vida. Destarte, verifica-se que o turismo é acionado no discurso desses atores sociais quer

para validar, quer para invalidar a implantação do complexo industrial-portuário ou da Faixa de Infraestrutura. Cabe salientar que o turismo que vem sendo defendido corresponde a uma manutenção da periferia do prazer, historicamente constituída nos municípios balneários do litoral paranaense.

Por fim, quanto à categorização do turismo segundo o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental e a forma como este é relacionado com o “desenvolvimento” pretendido para o litoral do Paraná, verificou-se que todos os atores sociais que acionam o turismo são apoiadores do turismo em seu formato histórico e atual, um turismo de sol e praia, convencional e de massa. Certos atores sociais acreditam em outras modalidades, como o TBC, e na possibilidade de se desenvolverem outros segmentos alternativos, como o ecoturismo. Tais atores entendem que o incentivo a outras práticas turísticas pode pôr fim à histórica dinâmica turística do município, que registra concentração de turistas durante o verão e esvaziamento durante o restante do ano.

Dessa forma, visualiza-se a manutenção da “periferia do prazer”: Pontal do Paraná e Ilha do Mel devem seguir seu perfil atual de turismo de sol e praia, massivo e convencional, pois esse segmento vem contribuindo historicamente para a economia local, fazendo com que o caráter econômico do turismo (turismo como atividade econômica e não como fenômeno sociocultural) se sobressaia. Esse posicionamento fica evidenciado quando se observa que, na arena de disputa, o discurso econômico é o que prevalece. Não se busca uma modificação na forma de fazer turismo, mas sim uma alteração nos dados estatísticos, como aqueles referentes ao aumento do número de turistas – na baixa e na alta temporada – à mudança do perfil do visitante (aumentando para um público com maior poder aquisitivo, assim como internacional) e ao aumento de gastos desses visitantes.

Destaca-se novamente que o turismo proposto como alternativa para Pontal do Paraná representa, para parcela dos atores sociais, um modelo econômico que precisa ser superado. No entanto, esses argumentos mascaram o real problema da região: a ação e a inação seletiva do Estado, dando margem à territorialização do capital e à atuação de agentes econômicos na produção do espaço de territórios opacos.

Cabe ressaltar que, embora a pesquisa tenha se atido à análise dos argumentos presentes nos discursos dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental analisado, tendo como tema centralizador o turismo, verificaram-se outras possibilidades dentro do próprio *corpus* de análise, como as estratégias de legitimação do discurso baseado no senso de

pertencimento ao território. Além disso, os dados possibilitaram uma análise aprofundada dos impactos e da possibilidade de aumento do fluxo turístico em Pontal do Paraná e Ilha do Mel, bem como projeções em diferentes cenários possíveis.

Durante a realização da pesquisa, observou-se que outras pesquisas complementares também se fazem importantes para entender o fenômeno investigado, como uma análise de municípios brasileiros que contaram com recente instalação de portos, verificando índices econômicos e sociais, avaliação das medidas compensatórias e mitigatórias e impacto no setor do turismo, a fim de comprovar ou refutar as projeções realizadas pelos diferentes atores sociais envolvidos no conflito aqui analisado. Outro aspecto adicional, importante para a compreensão do contexto socioambiental investigado, é uma pesquisa ampla com a população, tanto de Pontal do Paraná quanto da Ilha do Mel, tendo em vista que não há uma estimativa correta da porcentagem de moradores que apoiam ou refutam a instalação do complexo industrial-portuário, tampouco do projeto da Faixa de Infraestrutura conforme se apresenta no projeto atual.

Cabe salientar a complexidade de se avaliar um conflito socioambiental que está em curso, que tem como foco central uma especulação e projeções e que não é fruto de embates sobre impactos já gerados. O fato de se ter analisado uma situação em movimento durante o período da pesquisa demandou geração constante de informações e, consequentemente, acompanhamento diário da publicização de materiais.

Outro fator que interferiu na pesquisa foi a mudança de gestão estadual, em 2019, propiciando certa descontinuidade no discurso do governo do estado, embora o posicionamento da atual gestão também seja favorável ao complexo industrial-portuário e à Faixa de Infraestrutura. Em adição, alguns interlocutores dos discursos mudaram de cargo dentro de instituições de relevância para a pesquisa e ocupando cargos públicos com poder de decisão. Tais atores se articulavam e se opunham em movimentos constantes e em relações em que o profissional e a vida pessoal se misturavam, em que interesses coletivos e interesses pessoais se fundiam e se confundiam. Ademais, o discurso do ator social e o do sujeito interlocutor por vezes se assemelhavam, por vezes se distinguiam.

Por fim, observa-se que, quando se encerrou a pesquisa, o conflito não havia sido resolvido. As últimas atualizações dão conta de que foi rejeitado o projeto alternativo da ciclorodovia, apresentado pelo OJC, e de que se decidiu pela continuidade do projeto da Faixa de Infraestrutura, rebatizada como 'Bioestrada Mata Atlântica', demonstrando o interesse do

Estado em mudar a imagem negativa da via ao associá-la a um projeto ecológico. Além disso, registra-se que o governo estadual fez um empréstimo de R\$1,6 bilhões, dos quais parte será destinada à obra supracitada conforme informação da Secretaria de Estado da Fazenda (SEFA, 2019). Os argumentos acionados, inclusive pelo governo estadual, seguem apontando a necessidade da obra para a população e para turismo e, conseqüentemente, para o “desenvolvimento”¹⁴⁵ da região.

Registra-se aqui a necessidade de uma pesquisa futura que complemente os dados gerados, a qual poderá confirmar ou refutar as projeções feitas pelos diferentes atores sociais. A continuidade desse estudo é importante pela relevância do assunto, tanto em seu aspecto científico quanto no que tange a suas possibilidades de aplicação prática.

¹⁴⁵ Como pode ser observado em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=105580>>. Acesso em: 09 fev. 2020.

REFERÊNCIAS

AAT. **Solicitação de Licença de Instalação**. v. 1. Pinhais (PR): AAT, 2011.

ABERS, R. N. **Conflitos, mobilizações e participação institucionalizada**: a relação entre a sociedade civil e a construção de grandes obras de infraestrutura. Brasília/Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

ABRAHÃO, C. M. de S. **Porto de Paranaguá**: transformações espaciais decorrentes do processo de modernização capitalista e integração territorial entre os anos 1970 e 2010. 284 p. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2011. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/26205/TESE%2BCOMPLETA%2BCINTHIA%2BSENA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

_____; TOMAZZONI, E. L. Turismo de segundas residências: análise dos conflitos territoriais no destino de Matinhos (Litoral do Paraná, Brasil). **Fronteiras: Journal of social, Technological and Environmental Science**, v. 6, n. 1, p. 143-162, jan./abr. 2017. Disponível em: <<http://periodicos.unievangelica.edu.br/index.php/fronteiras/article/view/2114>>. Acesso em: 18 nov. 2019.

_____; _____. Conflictos de poder y estrategias territoriales: un estudio de caso sobre las segundas residencias turísticas en Matinhos, Costa de Paraná – Brasil. **Estudios y Perspectivas en Turismo**, v. 27, n. 1, p. 01-23, 2018. Disponível em: <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1851-17322018000100001>. Acesso em: 20 nov. 2019.

ACE. **EIA – Estudo de Impacto Ambiental Melpart Terminais Marítimos Ltda**. Curitiba: ACE, jan. 2014.

ACERENZA. **Efectos económicos, socioculturales y ambientales del turismo**. Ciudad de México (MEX): Trillas, 2006

ACESSO rodoviário para Pontal será renovado. **Diário da Tarde**, 29 jan. 1980, p. 6.

ACSELRAD, H. Justiça ambiental e construção social do risco. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v. 5, p. 49-60, jan./jun. 2002. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/made/article/view/22116>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

ACSELRAD, H. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: _____. (Org.). **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumara/ Fundação Heinrich Böll, 2004.

_____. Ambientalização das lutas sociais - o caso do movimento por justiça ambiental. **Estudos Avançados**, n. 24, v. 68, p. 103-119, 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142010000100010&script=sci_arttext>. Acesso em: 09 jun. 2019.

_____. Desigualdade ambiental, economia e política. **Astrolabio**, Cordoba (ARG), n. 11, 2013. Disponível em: <<https://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio/article/view/5549>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

_____. Disputas cognitivas e exercício da capacidade crítica: o caso dos conflitos ambientais no Brasil. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 16, n. 35, jan./abr. 2014, p. 84-105. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/868/86830164004.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2019.

_____; BEZERRA, G. N. Desregulação, deslocalização e conflito ambiental - considerações sobre o controle das demandas sociais no Brasil contemporâneo. In: ALMEIDA, A. W. B.; ZHOURI, A. IORIS, A. A. R.; BRANDÃO, C.; BERMAN, C.; HERNÁNDEZ, F. M.; BEZERRA, G. N.; ACSELRAD, H.; PAULA, J. A. LASCHEFSKI, K.; COELHO, M. C. N.; MONTEIRO, M. A.; GARZON, L. F. N.; CUNHA, L. H.; WANDERLEY, L. J. **Capitalismo globalizado e recursos territoriais: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010, p. 179-210.

_____; MELLO, C. C. A.; BEZERRA, G. N. **O que é justiça ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

_____; ALMEIDA, A. W. de; BERMAN, C.; BRANDÃO, C. A.; CARNEIRO, E. LEROY, J. P.; LISBOA, M.; MEIRELLES, J.; MELLO, C.; MILANEZ, B.; NOVOA, L. F.; O'DWYER, E. C.; RIGOTTO, R.; SANT'ANNA JUNIOR, H. A.; VAINER, C. B.; ZHOURI, A. **Desigualdade ambiental e acumulação por espoliação: o que está em jogo na questão ambiental?** E-cadernos ces, v. 17, p.164-183, 2012.

ADETUR LITORAL; SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE); SECRETARIA DE ESTADO DO TURISMO (SETU). **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional 2008-2011: Região Turística Litoral do Paraná – Brasil**. Curitiba: Adetur/Sebrae/Setu, 2008.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (APPA). **Ofício nº 418/96**. Paranaguá (PR): APPA, 1996.

_____. **Impugnação 2- referente às vias de acesso por terra/ por mar, titularidade das áreas, Planos de Zoneamento Portuário do Município de Pontal do Paraná e extensão legal do projeto**. Objeto: EIA-Rima do projeto do Terminal de Containeres Porto Pontal do Paraná – TCPP, audiência pública, 30/09/2008. Ao IBAMA- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis. Paranaguá (PR): APPA, 30 set. 2008a.

_____. **Ofício nº374/2008 – APPA**, 10 out. 2008b.

_____. **Appa apresenta projetos de infraestrutura para 2009**. 03 fev. 2009. Disponível em: <encurtador.com.br/bqBTU>. Acesso em: 27 jul. 2019.

_____. **Diagnóstico e prognóstico (PDZPO Aprovado)**. 2012. PowerPoint. S. l.: APPA, 2012.

_____. **Ofício nº 158/2014-APA**: autorização do MT para exploração de terminal de uso privativo misto. 13 mar. 2014.

_____. **Ofício nº 525/2015 – APPA/EP**. 1 jun. 2015.

_____. **Revisão da Poligonal dos Portos vai impulsionar investimentos no Litoral**. 12 fev. 2016. Disponível em: <encurtador.com.br/frY57>. Acesso em: 26 jul. 2019.

_____. **História do Porto de Paranaguá**. Disponível em: <encurtador.com.br/pGMOT>. Acesso em: 01 jul. 2019.

_____. ; FUNDAÇÃO DE ENSINO E ENGENHARIA DE SANTA CATARINA - FEESC. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Antonina - PDZPO**. Florianópolis: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA/ Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina – FEESC/ Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS, 2015.

AGUIAR, R. Faixa de Infraestrutura já! Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 06 fev. 2017. Disponível em: <encurtador.com.br/moz56>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____. Pontal do Paraná quer escrever sua própria história. Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 02 ago. 2018. Disponível em: <encurtador.com.br/cijtT>. Acesso em 04 ago. 2019.

ALBAN, M. Turismo no Brasil: a estratégia de expansão espacial e seus problemas. **Turismo - Visão e Ação**, v. 8, n.2, p. 301 - 308, maio /ago. 2006. Disponível em: <http://siaiap32.univali.br/seer/index.php/rtva/article/view/292>. Acesso em: 24 jun. 2017.

AMB PLANEJAMENTO AMBIENTAL BIOTECNOLOGIA LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA do Terminal Portuário localizado no município de Pontal do Paraná, PR**. Curitiba: AMB, 2008.

ANDRIGUETTO FILHO, J. M. Das “dinâmicas naturais” aos “usos e conflitos”: uma reflexão sobre a evolução epistemológica da linha do “costeiro”, **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 10, p. 187-192, jul./dez. 2004.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ (ALEP). **Informações do Relatório Final CPI – Ocupação Fundiária de Pontal do Paraná**. Curitiba: Alep, 2015.

ASSOCIAÇÃO CAIÇARA. **Ofício**. Paranaguá, 15 ago. 2016.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E AGRÍCOLA DE PONTAL DO PARANÁ (ACIAPAR). **Ofício 048/08**. Pontal do Paraná (PR), 30 set. 2008.

_____. **Pontal do Paraná - A Estrada para o Futuro – ACIAPAR**. Vídeo. 11 ago. 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=g2-XlYswJVw>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____. **Documentário Aciapar 2015**. Vídeo. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=RtVVkLjrS2s>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____. **Estrada já! Conheça as vantagens da nova rodovia e da duplicação da PR-412**. Facebook, 11 jan. 2017b. Disponível em: <encurtador.com.br/pLT26>. Acesso em: 29 maio 2020.

_____. **Associados**. Disponível em: <<http://www.aciaparlitoral.com.br/associados>>. Acesso em: 23 jun. 2019.

ASSOCIAÇÃO DA MELHOR IDADE CORAÇÃO DE PONTAL. **Ofício n. 009/08**. Pontal do Paraná (PR), 2008.

ASSOCIAÇÃO DA MELHOR IDADE SOL DE PONTAL. **Terminal Portuário – Pontal do Paraná**, Pontal do Paraná (PR), 30 set. 2008.

ASSOCIAÇÃO DE MORADORES E AMIGOS DE PONTAL DO SUL (AMASUL). **Considerações sobre o Estudo de Impacto Ambiental causado pela implantação da empresa Porto Pontal no Balneário de Pontal do Sul**. Pontal do Paraná (PR): Amasul, 30 set. 2008.

ASSOCIAÇÃO DE MULHERES FLORENÇA MARIA CLARA. **Questionamentos e pedidos**. Pontal do Paraná (PR): Associação de Mulheres Florença Maria Clara, 30 set. 2008.

ATHAYDE, A. Um porto caro demais e uma estrada sem sentido. **O Eco**. 06 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.oeco.org.br/colunas/colunistas-convidados/um-porto-caro-demais-e-uma-estrada-sem-sentido/>>. Acesso em: 18 dez. 2019.

AZEVEDO, N. T. de. **Política Nacional para o setor pesqueiro no Brasil (2003-2011)**. 349 p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2012.

BARRAGÁN MUÑOZ, J. M. The coasts of Latin America at the end of the Century. **Journal of Coastal Research**, n. 17, v. 4, p. 885-899, 2001.

BENSUSAN, N. Introdução. In: _____ (Org.). **Seria melhor mandar ladrilhar?** Biodiversidade como, para que, por quê. Brasília: ISA/Editoria Universidade de Brasília, 2002, p. 17-39.

BIANCHI, R. V. The ‘critical turn’ in tourism studies: a radical critique. **Tourism Geographies**, n. 11, v. 4, p. 484-504, 2009. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14616680903262653>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

_____. The political economy of tourism development: a critical review. **Annals of Tourism Research**. v. 70, p. 88-102, may 2018. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738317301287>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

BIGARELLA, J. J. **Matinho**: homem e terra - reminiscências. 3 Ed. rev. e ampl. Curitiba: Fundação Municipal de Curitiba, 2006.

BILL HOPWOOD, M. M.; O'BRIEN, G. Sustainable Development: Mapping Different Approaches. **Sustainable Development**, v. 13, p. 38–52, 2005. Disponível em: <https://www.open.edu/openlearn/ocw/pluginfile.php/630982/mod_resource/content/1/t863_2_reading2.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2020.

BIODINÂMICA. **Estudo Componente Indígena**: Processo Funai nº 08620.023741/2015-68. Curitiba: Biodinâmica, fev. 2017.

BLÀZQUEZ, M.; CAÑADA, E.; GASCÓN, J. La transnacionalización del capital hotelero balear y de las resistencias ciudadanas. In: BUADES, J.; CAÑADA, E.; GASCÓN, J. **El turismo en el inicio del milenio**: una lectura crítica a tres voces. Madrid: Foro de Turismo Responsable, Red de Consumo Solidario/Picu Rabicu/Espacio por un Comercio Justo. Colección Thesis, v. 3, 2018, p. 49-58.

BOA tarde a todos. **3P - Porto Pontal Paraná**, 05 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/portopontal/>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

BORELLI, E. Urbanização e qualidade ambiental: o processo de produção do espaço da costa brasileira. **Interthesis**, v. 4, n. 1, p. 1-27, jan./jun. 2007. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article/view/894/10850>>. Acesso em: 27 jun. 2019.

BORGES, C. Petróleo e containers não atraem turistas. Artigo de Opinião, **Justiça & Conservação**, Curitiba, n. 1, jan. 2020, p. 20.

_____. ATHAYDE, A. Que futuro queremos para Pontal do Paraná? Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 10 abr. 2018. Disponível em: <encurtador.com.br/aiEU4>. Acesso em: 04 ago. 2019.

BORSATTO, R. S.; OTTMANN, M. M. A.; FONTE, N. N. da; CIDADE JUNIOR, H. A.; ALANO, E. do R. C.; CAVALLET, V. J. Problemas agrários do litoral paranaense: abordagem histórica. **Scientia Agraria**, Curitiba, v.8, n.4, p.421-430, 2007. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/agraria/article/view/9891/8065>>. Acesso em: 07 ago. 2017.

BRANDÃO, C. As principais determinações da dimensão espacial do desenvolvimento capitalista. In: _____. **Território e desenvolvimento**. As múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas (SP): Editora Unicamp. 2007, p. 57-87

_____. Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo. In: ALMEIDA, A. W. B.; ZHOURI, A.; IORIS, A. A. R.; BRANDÃO, C.; BERMANN, C.; HERNÁNDEZ, F. del M.; BEZERRA, G. das N.; ACSELRAD, H.; PAULA, J. A. de; LASCHEFSKI, K.; COELHO, M. C. N.; MONTEIRO, M. de A.; GARZON, L. F. N.; CUNHA, L. H.; WANDERLEY, L. J. de M. **Capitalismo globalizado e recursos territoriais**: fronteiras da acumulação no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010, p. 39-69.

BRASIL. **Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965.** Institui o novo Código Florestal. Diário Oficial da União, 16 set. 1965, retificado em 28 set. 1965.

_____. **Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977.** Dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico; sobre o Inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural; acrescenta inciso ao art. 2º da Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962; altera a redação e acrescenta dispositivo à Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965; e dá outras providências. Diário Oficial da União, 22 de dezembro de 1977.

_____. **Constituição 1988.** Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal.

_____. **Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos). Diário Oficial do Estado, 26 fev. 1993.

_____. **Decreto nº 5.300, de 7 de dezembro de 2004.** Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 8 dez. 2004a.

_____. **Decreto nº 5.092, de 21 de maio de 2004.** Define regras para identificação de áreas prioritárias para a conservação, utilização sustentável e repartição dos benefícios da biodiversidade, no âmbito das atribuições do Ministério do Meio Ambiente. Diário Oficial da União, 24 maio 2004b.

_____. **Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004.** Promulga a Convenção nº169 da Organização Internacional do Trabalho – OIT sobre povos indígenas e tribais. Diário Oficial da União, 20 abril 2004c.

_____. **Decreto nº 6.660, de 21 de novembro de 2008.** Regulamenta dispositivos da Lei nº11.428, de 22 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica. Diário Oficial da União, 24 nov. 2008.

_____. **Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012.** Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs [...]. Diário Oficial da União, 28 maio 2012.

_____. **Lei nº 12.829, de 20 de junho de 2013.** Cria o Parque Nacional Marinho das Ilhas dos Currais, no Estado do Paraná. Diário Oficial da União, 21 jun. 2013a.

_____. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.** Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários [...]. Diário Oficial da União, 5 jun. 2013b, edição extra.

_____. **Decreto de 11 de fevereiro de 2016a.** Define a área do Porto Organizado de Antonina, Estado do Paraná. Diário Oficial da União, 12 fev. 2016.

_____. **Decreto de 6 de maio de 2016b**. Declara de utilidade pública obra essencial de infraestrutura portuária de interesse nacional destinada ao serviço público de transporte marítimo. Diário Oficial da União, 9 maio 2016.

BRASIL SUL. **Faixa de Infraestrutura – Porto de Pontal – PR**. Curitiba, 22 fev. 2017.

BRINKMAN, J. T.; HIRSH, R. F. Welcoming Wind Turbines and the PIMBY ("Please in My Backyard") Phenomenon: The Culture of the Machine in the Rural American Midwest. **Technology and Culture**, v. 58, n. 2, p. 335-367, apr. 2017. Disponível em: <<https://muse.jhu.edu/article/662980/pdf>>. Acesso em: 01 jan. 2020.

BRYANT, R. L.; BAILEY, S. **Third world political ecology**. New York (USA)/London (ENG): Routledge, 1997.

BULLARD, R. D. Environmental justice in the 21st Century: race still matters. **Philos**, v. 49, n. 3/4, p. 151-171, 2001. Disponível em: <<http://majorsmatter.net/race/Readings/Bullard%202001.pdf>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

BUTLER, R. W. Sustainable tourism: a state-of-the-art review. **Tourism Geographies**, v. 1, n. 1, p. 7-25, 1999. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14616689908721291?needAccess=true>>. Acesso em: 26 fev. 2020.

CALDEIRA, G. A. **Justiça ambiental e desenvolvimento alternativo: limites e possibilidades para a pesca artesanal em Pontal do Paraná-PR**. 368 p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Curitiba, 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE PONTAL DO PARANÁ. Indicação nº 01/2019. **Ata da 1ª sessão ordinária da 6ª legislatura da 3ª sessão legislativa do 5º período**. Pontal do Paraná, 19 fev. 2019.

CANDIOTTO, L. Z. P.; SANTOS, R. A. dos. **Experiências geográficas em torno de uma abordagem territorial**. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (Orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 315-340.

CAÑADA, E. Implicaciones socioambientales de la construcción del espacio turístico. **Ecología Política – Cuadernos de debate internacional**, Catalunya (ESP), p. 62-68, dic. 2016. Disponível em: <<https://www.ecologiapolitica.info/?p=6711>>. Acesso em: 09 out. 2018.

_____; GASCÓN, J. Urbanizar el paisaje: turismo residencial, descampesinización, gentrificación rural. Una introducción. In: GASCÓN, J.; CAÑADA, E. (Coords.). **Turismo residencial y gentrificación rural**. La Laguna, Tenerife (ESP.): PASOS/ RTPC, 2016.

CARLOS, A. F. A. Diferenciação socioespacial. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, p.45-60, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/569/600>>. Acesso em: 29 ago. 2019.

CAVALCANTI, C. Sustentabilidade da economia: paradigmas alternativos de realização econômica. _____. (Org.) **Desenvolvimento e Natureza: Estudos para uma sociedade sustentável**. Recife: INPSO/FUNDAJ/Instituto de Pesquisas Sociais, Fundação Joaquim Nabuco, Ministério de Educação, Governo Federal, 1994, p. 153-176.

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DAS PROMOTORIAS DE JUSTIÇA DE PROTEÇÃO AOS DIREITOS HUMANOS (CAOPJDH). **Relatório de visita Comunidades Indígenas do Litoral do Paraná – Aldeias localizadas nos municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná**. MPPR/CAOPJDH, 2016.

_____. **Análise dos impactos sociais, culturais e econômicos da instalação do Empreendimento Terminal de Contêineres de Pontal do Paraná – TCPP**. MPPR/CAOPJDH, 201-.

COMUNIDADE TRADICIONAL DO MACIEL. **Carta em resposta ao Ofício nº091/2015-CRBL destinado Comunidade do Maciel**. Pontal do Paraná, 03 jun. 2015.

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DO LITORAL PARANAENSE (COLIT). **Ata da 53ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense**. Paranaguá (PR): Colit, 13 mar. 2008a.

_____. **Ofício nº35/2008 – SeColit**, 29 set. 2008. Curitiba: Colit, 2008b.

_____. **Ata da 61ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense - COLIT, realizada no dia 09 de dezembro de 2011**. Antonina (PR): Colit, 09 dez. 2011.

_____. **Ata da Reunião Ordinária (s. n.) do Colit, em 20 agosto de 2015**. S. l.: Colit, 20 ago. 2015a.

_____. **Ata da Reunião do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense – COLIT, realizada no dia 25 de novembro de 2015**. Curitiba: Colit, 25 nov. 2015b.

_____. **Ata da 68ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense, realizada no dia 20 de dezembro de 2016**. S. l.: Colit, 20 dez. 2016.

_____. **Ata da 71ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense, realizada no dia 20 de novembro de 2017**. Pontal do Paraná: Colit, 20 nov. 2017a.

_____. **Anexo a que se refere o Decreto nº 7948/2017**. Regimento Interno do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense. Diário Oficial do Estado, 03 out. 2017b.

_____. **Ata 7ª Reunião Extraordinária Colit**, 11 junho 2018. S. l.: Colit, 11 jun. 2018.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). **Resolução Conama nº 303, de 20 de março de 2002**. Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente. Diário Oficial da União, nº 90, 13 maio 2002, Seção 1, p. 68.

CORREA, L. H. S. A segunda residência como indutora da urbanização em áreas litorâneas na contemporaneidade, **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 28, p. 291-307, 2016. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/15822>>. Acesso em: 09 set. 2018.

COSTA, A. C. G.; MURATA, A. T. Discurso de atores sociais frente o uso e acesso aos bens naturais: o caso dos pescadores artesanais de Matinhos – PR. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 19, n. 3, p. 535-550, 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/89181>>. Acesso em: 24 nov. 2018.

COSTANZA, R.; ALPEROVITZ, G.; DALY, H.; FARLEY, J.; FRANCO, C.; JACKSON, T.; KUBISZEWSKI, I.; SCHOR, J.; VICTOR, P. **What Would a Sustainable and Desirable Economy-in-Society-in-Nature Look Like?** New York: United Nations Division for Sustainable Development, 2012, p. 33-49.

CRUZ, R. C. A. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2002.

CUNHA, I. A. da. Desenvolvimento sustentável na costa brasileira, **Revista Galega de Economía**, Santiago de Compostela (ESP), v. 14, n. 1-2, p. 1-14, 2005. Disponível em: <http://www.usc.es/econo/RGE/Vol14_1_2/Outros/art4b.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2018.

_____. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuária. **Revista de Administração Pública - Dossiê Porto e Meio Ambiente**, v. 40, n. 6, Rio de Janeiro, p. 1019-1040, nov./dez. 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/05.pdf>>. Acesso em: 29 maio 2020.

CUNHA, I. M. da. **Cidade, lei e desenvolvimento: Pontal do Paraná, uma estrada para o futuro?** 122 p. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2018.

CUNICO, C. (Org.). **Zoneamento Ecológico - Econômico do Estado do Paraná - litoral**. Curitiba: ITCG, 2016.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM (DER). **Autorização Florestal**. Diário Oficial da Indústria, Comércio e Serviços, 23 out. 2018a.

_____. **História**. Disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>>. Acesso em: 26 maio 2020.

_____. **ECOVIA. Extrato de Termo Aditivo de Contrato**. Diário Oficial do Estado, 03 dez. 2015, p. 13. Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/TermoAditivo112_2015_TAEspecifico_Lote6_ECOVIA.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2019.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Superintendência Regional no Estado do Paraná. **BR-101**. Out. 2007. Apresentação em PowerPoint.

DESCHAMPS, V. M.; KLEINKE, U. L. M. Os Fluxos Migratórios e as Mudanças Sócio-espaciais na Ocupação Contínua Litorânea do Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 99, p. 45-59, jul./dez. 2000. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/235/193>>. Acesso em: 07 ago. 2017

DESCUBRA Pontal do Sul. **Diário do Paraná**, segundo caderno, p. 9, 19 jan. 1969.

DEUTSCH, M. Cooperation and conflict a personal perspective on the history of the social psychological study of conflict resolution. In: WEST, M. A.; TJOSVOLD, D.; DEAN'S, K. G. S.; SMITH, R. H. (Eds.). **International handbook of organizational teamwork and cooperative working**. Chichester (Eng): British Library Cataloguing, 2003, p. 9-43.

DIEGUES, A. C. S. Desenvolvimento sustentável ou sociedades sustentáveis: da crítica dos modelos aos novos paradigmas. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, n. 6, v. 1-2, p. 22-29, jan./jun. 1992. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v06n01-02/v06n01-02_05.pdf>. Acesso em: 10 set. 2016.

_____. **O mito moderno da natureza intocada**. 3 ed. São Paulo: HUCITEC /USP, 2001.

DOBIS, J.; LEIVAS, P. Desmatamento em Pontal do Paraná traz prejuízos incalculáveis. Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 05 jul. 2018. Disponível em: <<http://encurtador.com.br/mvzC4>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

EMPRESA Balneária Pontal do Sul S/A. **O Dia**, Curitiba, 26 fev. 1950, p. 13.

ENGEMIN ENGENHARIA E GEOLOGIA LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná**. Pinhais (PR), out. 2016a.

_____. **Rima – Relatório de Impacto Ambiental Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná**. Pinhais (PR), out. 2016b.

ESCOBAR, A. **La invención del desarrollo**. 2 Ed. Popayán (COL): Universidad del Cauca, 2014.

ESPINOSA, G. O futuro de Pontal. Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 09 jun. 2017. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/opiniaao/artigos/o-futuro-de-pontal-5w7ifv0q331xkwutp58j0eizx/>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

ESTEVES, C. J. de O. **Vulnerabilidade socioambiental na área de ocupação do litoral do Paraná - Brasil**. 353 p. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2011. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/33907>>. Acesso em: 03 set. 2018.

ESTRADA do Mar. **O Dia**, edição da manhã, 4 mar. 1933, p. 8.

FABRI, A.; SCHNEIDER, A. H.; SOUZA, A. M. de; FARIAS, A. L.; KAHLAU, C.; CORADIN, C.; MIRANDA, D. L. R.; MELO, D. N.; VANESKI FILHO, E.; NASCIMENTO, E. C. do; BARROS FILHO, F. do R.; ROSSITO, F. D.; SILVA, H. J. H. da; BREHN, M. A.; SILVA, M. F. C. C. B.; BARRETO, N. L. B.; OLIVEIRA, N de; MELLO FILHO, N. R. de; DENKEWICZ, P.; VIEIRA, R. dos S.; SANTOS, S. C. H.; CORBARI, S. D.; SILVA, Z. R. **Conflitos ambientais e (in)justiça ambiental no Brasil: uma análise do mapa de conflitos e injustiça ambiental e saúde no brasil** - Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz). Trabalho coletivo final da Oficina de Construção de Pesquisa Interdisciplinar em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Curitiba: MADE/UFPR, 2017.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE HOSPEDAGEM, GASTRONOMIA, ENTRETENIMENTO E SIMILARES DO PARANÁ (FETURISMO). **Agradecimento, posicionamento e pedido de extinção do Colit – Conselho de Desenvolvimento do Litoral**. Curitiba: Feturismo, 14 jan. 2019.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO PARANÁ (FIEP). **Governo publica decreto que altera poligonal dos portos do Paraná**. 12 fev. 2016. Disponível em: <<http://agenciafiep.com.br/2016/02/12/governo-publica-decreto-que-altera-poligonal-dos-portos-do-parana/>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

FEDERAÇÃO DE ÓRGÃOS PARA ASSISTÊNCIA SOCIAL E EDUCACIONAL (FASE); INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (IPPUR). Mapa dos conflitos ambientais. **Olhar Virtual UFRJ**, Rio de Janeiro, maio 2014. Disponível em: <<http://olharvirtual.ufrj.br/painel/2004/08jun-foco.htm>>. Acesso em: 07 ago. 2018.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES (FNE). **Fiscalização no Terminal Portuário de Uso Privativo, denominado Pontal**. Processo 50300.001399/2007-14. FNE, 2013.

FERRARI, C.; PAROLA, F.; GATTORNA, E. Measuring the quality of port hinterland accessibility: The Ligurian case. **Transport Policy**, v. 18, n. 2, p. 382-391, 2011. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X10001435>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

FERREIRA, A. D. D.; BRANDENBURG, A.; PEREZ-CASARINO, J.; RODRIGUES, A. S. Experiências de agricultores e cidadãos na construção de alternativas socioambientais para o enfrentamento da questão alimentar. In: ENCONTRO DA REDE DE ESTUDOS RURAIS, 4. **Anais...** Curitiba, 2010.

FIGUEIRA, P. O. Memórias do desastre ambiental do Navio Vicuña (2004). **Faces da História**, Assis (SP), v.6, nº1, p.120-140, jan.-jun., 2019. Disponível em: <<http://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/download/1300/1176/>>. Acesso em: 18 dez. 2019.

FISCHER, D.; GARCIA, J. R. Um cavalo de Troia para Pontal do Paraná. Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 21 jan. 2017. Disponível em: <encurtador.com.br/yGST3>. Acesso em: 04 ago. 2019.

FOLADORI, G. **Limites do desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Editora da Unicamp/Imprensa Oficial, 2001.

_____.; MELAZZI, G. **La economía de la sociedad capitalista y sus crisis recurrentes**. Montevideo (UY): Universidad de la República/Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio (CSEAM), 2009. Disponível em: <https://economarx21.files.wordpress.com/2012/03/economiasociedadcapitalista.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2017

FONSECA NETO, J. C. da. **Ecoturismo no litoral do Paraná: caminhos e descaminhos**. 210 p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2007.

FÓRUM FUTURO 10 PARANÁ (F10P). **Plano Estadual de Logística e Transporte do Paraná - Pelt 2035**. Curitiba: F10P, 2016.

FOUCAULT, M. **A microfísica do Poder**. 23 ed. (Trad. Roberto Machado). Rio de Janeiro: Graal, 2007.

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO (FUNAI). **Processo nº 08620.002893/2010**. Brasília: Funai, 2010.

_____. **Ofício nº 103/2011/DPDS-FUNAI-MJ**. Brasília: Funai, fev. 2011.

_____. Reunião de Apresentação dos Estudos do Componente Indígena – Terminal Portuário Pontal do Paraná/Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná. **Memória de reunião**, Pontal do Paraná (PR), 09 ago. 2017a.

_____. Reunião de Apresentação dos Estudos do Componente Indígena – Terminal Portuário Pontal do Paraná/Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná. **Memória de reunião**, Paranaguá (PR), 10 ago. 2017b.

_____. **Ofício nº249/2020/CGLIC/DPDS/FUNAI**. Informa anuência para a emissão da Licença de Instalação do Terminal Portuário Porto Pontal do Paraná – 3P. Brasília: Funai, 02 mar. 2020.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ (FIOCRUZ). **Mapa de conflitos envolvendo injustiça ambiental e saúde no Brasil**. Disponível em: <http://www.conflitoambiental.icict.FIOCRUZ.br/>. Acesso em: 02 abr. 2020.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GARCIA, J. R. Por que aprovar empreendimentos de impacto negativo no Litoral? Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 22 fev. 2018. Disponível em: <encurtador.com.br/cCEGX>. Acesso em: 04 ago. 2019.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (Eds). (Trad. Pedrinho A. Guareschi). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7 ed. Petrópolis (RJ): Editora Vozes, 2008, p. 64-89.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOOGLEMAPS. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

GOVERNO investe R\$ 8 milhões na infraestrutura da Ilha do Mel, **Agência Estadual de Notícias (AEN)**, Curitiba, 22 jan. 2020. Disponível em: <encurtador.com.br/HLUW8>. Acesso em: 22 jan. 2020.

GRANDE RESERVA MATA ATLÂNTICA. Disponível em: <<http://grandereservamataatlantica.com.br/>>. Acesso em: 29 out. 2019.

GRIMM, I. J.; SAMPAIO, C. A. C. Turismo de base comunitária: convivencialidade e conservação ambiental. **Revista Brasileira de Ciências Ambientais**, n. 19, mar. 2011, p. 57-68.

GUDYNAS, E. Debates sobre el desarrollo y sus alternativas en latinoamerica: Una breve guía heterodoxa. In: LANG, M.; MOKRANI, D. (Org.). **Más Allá del Desarrollo** - Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo. Cidade do México (MEX): Fundação Rosa Luxemburg/Abya Yala, set. 2012, p. 21-54.

_____. Las disputas sobre el desarrollo y los sentidos de las alternativas. **Revista Kavilando**, v. 6, n. 1, p. 15-26, ene. /jun. 2014. Disponível em: <<http://www.kavilando.org/revista/index.php/kavilando/article/view/72/59>>. Acesso em: 11 out. 2018.

G7. Carta em apoio ao investimento no setor portuário. Curitiba: G7, 23 jun. 2018.

HAESBAERT, R. Precarização, reclusão e “exclusão” territorial. **Terra Livre**, Goiânia, v. 2, n. 23 p. 35-52, jul./dez. 2004a. Disponível em: <<https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/viewFile/192/176>>. Acesso em: 15 jun. 2019.

_____. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, n. p., set. 2004b. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

_____. Território, Poesia e Identidade. In: _____. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2006, p. 143-158.

_____. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. In: SAQUET, M.; SPOSITO, E. (Orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 95-120.

_____. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 6 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

_____. RAMOS, T. T. O mito da desterritorialização econômica. **GEOgraphia**, v. 6, n. 12, p. 25-48, 2004. Disponível em: <<http://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13478/8678>>. Acesso em: 13 ago. 2018.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 6 ed. (Trad. Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves). São Paulo: Loyola, 1996a.

_____. **Justice, Nature and the Geography of Difference**. Oxford (ENG): Blackwell, 1996b.

_____. **Espaços de esperança**. 3 ed. (Trad. Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves). São Paulo: Edições Loyola, 2004a.

_____. **O novo imperialismo**. (Trad. Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves). São Paulo: Edições Loyola, 2004b.

_____. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. (Trad. João Alexandre Peschanski). São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

HEIMAN, M. From 'Not in My Backyard!' to 'Not in Anybody's Backyard!'. **APA Journal**, n. 56, v. 3, p. 359-362, summer 1990. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/01944369008975779>>. Acesso em: 31 dez. 2019.

HOFFMANN, C. C. **Breve parecer histórico sobre Comunidade Maciel**. S. l.: CAOP/MPPR, 2016.

HUNTER, C. Sustainable tourism as an adaptive paradigm. **Annals of Tourism Research**, v. 24, n. 4, p. 850-867, 1997. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738397000364>>. Acesso em: 04 fev. 2020.

IANNI, O. Globalização e neoliberalismo. **São Paulo em Perspectiva**, n. 12, v.2, p. 27-32, 1998. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02_03.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2019.

_____. **A era do globalismo**. 5 Ed. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). **Porto Pontal**. Memória de reunião. Brasília: Ibama, 22 abr. 2008.

_____. **Análise do EIA/RIMA do empreendimento denominado Terminal Portuário Pontal, localizado em Pontal do Paraná**. Parecer técnico nº231/2009. Brasília: Ibama, 03 dez. 2009.

_____. **Análise das complementações do EIA/RIMA referentes ao Terminal Portuário Porto Pontal, Pontal do Paraná/PR, em resposta às Cartas nº 002/2010 – PPIE e nº 005/2010 – PPPIE**. Parecer Técnico nº108/2010. Brasília: Ibama, 4 jul. 2010a.

_____. **Licença Prévia nº 376/2010**. 12 nov. 2010. Brasília: Ibama, 2010b.

_____. **Renovação da Licença Ambiental da Instalação nº 9691/2013 - Odebrecht**. Relatório técnico. Brasília: Ibama, 2013.

_____. **Licença de Instalação nº1059/2015**. Brasília: Ibama, 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Terra Indígena Sambaqui**. Disponível em: <<https://terrasindigenas.org.br/en/terras-indigenas/4971>>. Acesso em: 27 jul. 2019.

INSTITUTO DE TERRAS E CARTOGRAFIA (ITC). Relatório. Curitiba: ITC, 22 out. 1979.

J.C.R. **Projeto Porto Pontal - Memorial Descritivo I, vol. 1**. Curitiba: J.C.R., 10 nov. 2006a.

_____. **Projeto conceitual memorial descritivo - instalações hidráulicas**. Curitiba: J.C.R., dez. 2006b.

IRVING, M. de A. Reinventando a reflexão sobre turismo de base comunitária: inovar é possível? In: BARTHOLO, R.; SANSOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (Orgs.). **Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009, p. 108-121.

_____. BURSZTYN, I.; SANCHO, A. P.; MELO, G. DE M. Revisitando significados em sustentabilidade no planejamento turístico”. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 5, n. 4, p. 1-7. 2005. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/download/98/93>>. Acesso em: 27 fev. 2020.

JACOBI, P. R.; SINISGALLI, A. de A. Governança ambiental e economia verde. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 6, Rio de Janeiro, p. 1469-1478, jun. 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/csc/v17n6/v17n6a11.pdf>>. Acesso em: 29 maio 2020.

JORNAL JUSTIÇA & CONSERVAÇÃO. **Especial Litoral**, Curitiba, n. 1, v. 1, jan. 2020.

KRELLING, A. P. **Caracterização sócio-ambiental da Ponta do Poço - Pontal do Paraná-PR**. 98 p. Monografia (Graduação em Ciências do Mar), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Pontal do Paraná (PR), 2004.

LAKE, R. W. Locational Conflict (NIMBY). **International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences**, p. 9019-9024, 2001. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B0080430767025729>>. Acesso em: 01 jan. 2020.

LARREA, A. M. La disputa de sentidos por el buen vivir como processo contrahegemónico. In: SECRETARÍA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (SENPLADES); INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES (IAEN); MINISTERIO

COORDINADOR DE LA POLÍTICA (MCP) (Orgs.). **Los nuevos retos de America Latina: socialismo y Sumak Kawsay**. SENPLADES: Quito (ECU), 2010. p. 15-28.

LATOUCHE, S. **Survivre au développement: de la décolonisation de l'imaginaire économique à la construction d'une société alternative**. Paris (FRA): Fayart, out. 2004.

LAYRARGUES, P. P. Do ecodesenvolvimento ao desenvolvimento sustentável: evolução de um conceito? **Proposta**, n. 24, v. 71, p. 1-5, 1997. Disponível em: <http://www.michaeljonas.com.br/meu%20trabalho/fca_grad/Economia%20II/Apo/Do%20Ecodesenvolvimento%20ao%20Desenvolvimento%20Sustentavel.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2018.

LEFEBVRE, H. **A Reprodução das Relações de Produção**. (Trad. Antonio Ribeiro e M. do Amaral). Porto (POR): Publicações Escorpião – Cadernos O Homem e a Sociedade, 1973.

_____. **A produção do espaço**. (Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins). 1 versão. [S. l.: s. n.], fev. 2006.

_____. **Espaço e Política**. (Trad. Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins). Belo Horizonte: EDUFMG, 2008.

LEFF, E. **Ecologia, capital e cultura: racionalidade ambiental, democracia participativa e desenvolvimento sustentável**. (Trad. Jorge Esteves da Silva). Blumenau (SC): Editora da FURB, 2000.

_____. La ecología política en América Latina: un campo en construcción. In: ALIMONDA, H. **Los tormentos de la materia: aportes para una ecología política latinoamericana**. CLACSO: Buenos Aires (ARG), mar. 2006.

LITTLE, P. E. Os conflitos socioambientais: um campo de Estudo e de Ação Política. In: BARTHOLO JR., R.; MOTA, C. R.; BERNARDO, M.; KLINK, C. A.; NASCIMENTO, E. P. do; LITTLE, P. E.; DRUMMOND, J. A.; FROTA, I.; VIANNA, J. N. de S.; BURSZTYN, M. (Orgs.). **A difícil sustentabilidade: política energética e conflitos ambientais**. Rio de Janeiro: Garamond, 2001, p. 107-122.

MACHADO, E. M. A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 46, n. 1., p. 233-252, 2012. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/revistacfh/article/view/2178-4582.2012v46n1p233/23113>>. Acesso em: 05 ago. 2017.

MANIFESTAÇÃO em prol da estrada é realizada pelos moradores de Pontal. **Portal da Cidade - online**, Pontal do Paraná, 05 jan. 2020. Disponível em <encurtador.com.br/dgsEQ>. Acesso em: 05 jan. 2020.

MARBRASIL. **Histórico e experiência**. Disponível em: <<https://marbrasil.org/rebimar/historico/>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

MARTINEZ-ALIER, J. O ecologismo dos pobres. (Trad. Francisco Mendonça). **Raega – O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 1, p. 7-21, 1997. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/17910/11685>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

_____. **O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagem de valoração**. 1 ed. 2 reimpr. (Trad. Maurício Waldman). São Paulo: Contexto, 2011.

MATER NATURA. **Quem somos – O Mater Natura**. Disponível em: <<http://www.maternatura.org.br/quem-somos/o-mater-natura/>>. Acesso em: 29 maio 2020.

MAX-NEEF, M. **Desenvolvimento à escala humana: concepção, aplicação, reflexos posteriores**. (Trad. Rede Vida). Blumenau (SC): Edifurb, 2012.

MÉSZÁROS, I. A crise estrutural do capital, **Outubro Revista**, p.7-15, out. 2015. Disponível em: <<http://outubrorevista.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Revista-Outubro-Edic%C3%A7%C3%A3o-4-Artigo-02.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

MINARI, N. B. **A proteção ambiental no ordenamento territorial: o Plano Diretor de Pontal do Paraná**. 197 p. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2016.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Plano de intervenção na Orla Marítima de Pontal do Paraná**. Pontal do Paraná (PR), 2004a. Disponível em: <http://www.colit.pr.gov.br/arquivos/File/Projeto_Orla/PontalPR.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2017.

_____. **Portaria nº 126, de 27 de maio de 2004**. Brasília: MMA, 2004b.

_____. **Panorama da conservação dos ecossistemas costeiros e marinhos no Brasil**. Brasília: MMA/SBF/GBA, 2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; TERMINAL DE CONTENIRES DE PONTAL DO PARANÁ. **Contrato de Adesão MT/DP nº 47/96, de 31.12.1996, aos termos da Medida Provisória nº 595/2012**. Brasília: MT/TCPP, 1996.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ (MPPR). **Ofício nº267/2016 – CRBL**. Paranaguá (PR), 14 de julho de 2015.

_____. **Ofício nº1628/2016 – CAOPJDH**. Curitiba: MPPR, 15 dez. 2016a.

_____. **Consulta prévia, livre e informada às comunidades tradicionais afetadas pelo empreendimento Porto de Pontal do Paraná**. Paranaguá (PR): MPPR, 13 dez. 2016b.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. 2 Ed. São Paulo: Annablume, 2007.

MORAES, R.; GALIAZZI, M. do C. **Análise textual discursiva**. Ijuí (RS): Ed. Unijuí, 2007.

MRS ESTUDOS AMBIENTAIS LTDA. **Licenciamento Ambiental para as obras de readequação e dragagem de cais em Pontal do Paraná – PR.** Porto Alegre: MRS, jul. 2011.

MUÑOZ, A. P. Turismo e imperialismo ecológico: el capital y su dinamica de expansión. **Ecologia Política – Cuadernos de debate internacional**, Catalunya (ESP), v. 52, p. 69-73, dic. 2016. Disponível em: <<https://www.ecologiapolitica.info/?product=ecologia-politica-no-52>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

NAKANO, K. (Coord.). **Projeto Orla: implementação em territórios com urbanização consolidada.** São Paulo: Instituto Polis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006. Disponível em: <encurtador.com.br/xzEL7>. Acesso em: 19 out. 2018.

NASCIMENTO, E. P. do. Os conflitos na sociedade moderna: uma introdução conceitual. In: BARTHOLO JR., R.; MOTA, C. R.; BERNARDO, M.; KLINK, C. A.; NASCIMENTO, E. P. do; LITTLE, P. E.; DRUMMOND, J. A.; FROTA, I.; VIANNA, J. N. de S.; BURSZTYN, M. (Orgs.). **A difícil sustentabilidade: política energética e conflitos ambientais.** Rio de Janeiro: Garamond, 2001, p. 85-105.

NASCIMENTO, E. C. do; SILVA, H. J. H. da; SILVA, M. F. C. C. B.; DENKEWICZ, P.; VIEIRA, R. dos S.; CORBARI, S. D. **Projeto coletivo - diagnóstico e problematização do litoral do paraná vetores de produção socioespacial - porto e indústria, turismo e políticas e ações de conservação e gestão ambiental - e conflitos, resistências e alternativas.** Turma XII. Programa de Pós-graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2017.

NICHOLLS, R.; HIGGINS-DESBIOLLES, F.; RIGNEY, G. Ngarrindjeri authority: a sovereignty approach to tourism. In: MOSTAFANEZHAD, M.; NORUM, R. SHELTON, E. J.; THOMPSON-CARR, A. (Eds.). **Political ecology of tourism: community, power and the environmental.** New York (USA)/London (ENG): Routledge, 2016, p. 50-69.

OBSERVATÓRIO DE JUSTIÇA E CONSERVAÇÃO (OJC). **Quem somos.** 2019a. Disponível em: <<http://www.justicaeco.com.br/quem-somos/>>. Acesso em: 22 jun. 2019.

_____. **Justicaeco - Instagram.** 2019b. Disponível em: <<https://www.instagram.com/justicaeco/?hl=pt-br>>. Acesso em: 07 dez. 2019.

ODEBRECHT. **Relatório técnico – Renovação da Licença Ambiental da Instalação n  9691/2013.** Curitiba: Odebrecht, 2013.

OLIVEIRA, E. A. de. O trágico destino da Ilha do Mel. Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo**, 07 out. 2016. Disponível em: <encurtador.com.br/aoEGZ>. Acesso em: 04 ago. 2019.

OLIVEIRA e SILVA, J. **Efeitos do avanço urbano-turístico e portuário em comunidades pesqueiras de Pontal do Paraná – PR.** 125 p. Monografia (Graduação em Oceanografia). Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2006. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1884/37113>>. Acesso em: 20 out. 2018.

OLIVEIRA, S. A. de; MELLO, E. V. de; PEIXOTO, M. N. de O. Zonas de sacrifício e (in)justiça ambiental: construção de espaços marginalizados em Volta Redonda (RJ). In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 8, 2017, Natal. **Anais...** ANPPAS: Natal, 2017, p. 1-18.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **O Relatório Founex sobre o desenvolvimento e o meio ambiente 1971**. Founex (SWI): ONU, 1971. Disponível em: <<https://www.mauricestrong.net/index.php/the-founex-report?showall=1&limitstart=>>. Acesso em: 11 out. 2018.

_____. **Relatório Brundtland – “Nosso futuro comum”**: definição e princípios. Estocolmo (SWE): ONU, 1987. Disponível em: <encurtador.com.br/zBDTY>. Acesso em: 11 out. 2018.

O’CONNOR, J. Es posible el capitalismo sostenible? In: ALIMONDA, H. (Org.). **Ecología política**: Naturaleza, sociedad y utopia. Buenos Aires (ARG): CLACSO, 2002, p. 27-89. Disponível em: <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930021858/3connor.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

PÁDUA, J. A. **Ecologia política**. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOCIOLOGIA & POLÍTICA, 10, 2019, Curitiba. Mesa redonda Ecologia política.

PARANÁ. **Decreto Estadual n.º 2722 de 14 de março de 1984**. Aprova o Regulamento que especifica e define as condições para o aproveitamento de áreas e locais considerados de interesse turístico, de que trata o artigo 1.º da Lei Estadual n.º 7389 de 12 de novembro de 1980. Diário Oficial do Estado, 14 mar. 1984a.

_____. **Decreto Estadual n.º 4605, de 26 de dezembro de 1984**. Institui o Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense. 26 dez. 1984b.

_____. **Decreto n.º 5.040, de 11 de maio de 1989**. Aprovação do regulamento que define o macro-zoneamento da região do litoral paranaense. Diário Oficial do Estado, 15 maio 1989.

_____. **Decreto n.º 4.259, de 18 de novembro de 1994**. Transferência do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense para a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, Diário Oficial do Estado, n.º 4388, 18 nov. 1994.

_____. **Litoral**: ações para o desenvolvimento turístico. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, nov. 1995.

_____. **Lei n.º 12.243, de 31 de Julho de 1998**. Considera Áreas Especiais de Interesse Turístico e Locais de Interesse Turístico, áreas e localidades situadas nos Municípios de Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá e Pontal do Paraná, conforme especifica. Diário Oficial do Estado, n.º 5.305, 03 ago. 1998.

_____. **Decreto n.º 5.506, de 21 de março de 2002**. Cria o Parque Estadual da Ilha do Mel, localizado no município de Paranaguá. Diário Oficial do Estado, n.º 6195, 22 mar. 2002.

_____. **Lei nº 16.037, de 08 de Janeiro de 2009.** Dispõe que a ilha do mel, situada na Baía de Paranaguá, município de Paranaguá, constitui Região de Especial Interesse Ambiental e Turístico do Estado do Paraná, conforme especifica. Diário Oficial do Estado, nº 7.885, 8 jan. 2009.

_____. **Decreto nº 2647, de 14 de setembro de 2011.** Dispõe sobre elaboração e desenvolvimento do "Plano Estratégico para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná". Diário Oficial do Estado, 14 set. 2011a.

_____. **Diretrizes para o Plano Estratégico para o Desenvolvimento Territorial Sustentável do Litoral do Paraná.** Versão preliminar, 09 dez. 2011b.

_____. **Decreto nº 4.996, de 05 de setembro de 2016.** Dispõe sobre o Regulamento que define o documento técnico científico Zoneamento Ecológico-Econômico do Litoral Paranaense - ZEE PR - Litoral. Diário Oficial do Estado, 6 set. 2016.

_____. **Decreto Estadual nº 5.980, de 19 de Janeiro de 2017.** Estabelece o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo para o Município de Pontal do Paraná, e dá outras providências. Diário Oficial, nº. 9870, 23 jan. 2017.

_____. **Decreto Nº 9.111, de 26 de março de 2018.** Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, as áreas de terras e benfeitorias atingidas pela Obra de Implantação da Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná. Diário Oficial do Estado, 26 mar. 2018.

_____. **Decreto nº 518, de fevereiro de 2019.** Altera os dispositivos que especifica no Decreto nº 7.948, de 03 de outubro de 2017, que dispõe sobre as atribuições e composição do Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense - Colit. Diário Oficial do Estado, 14 fev. 2019.

_____; THE WORLD BANK. **Termo de Referência.** Solicitação de Proposta – Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná. S. L.: Paraná. The World Bank, 2016.

_____; _____. **BARCELONA BRASIL GROUP; MCRIT; HIDRIA; QUANTA. PDS Litoral – Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná:** Produto 2 – Relatório de Atividades (RA01). S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 25 Abr. 2018a.

_____; _____. **PDS Litoral – Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná:** Produto 5 - Relatório de Contextualização Consolidado (Ra 02) - Oficinas de Contextualização. S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 10 dez. 2018b.

_____; _____. **PDS Litoral – Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná:** Produto 5 - Relatório de Contextualização Consolidado (Ra 02) - Volume 0 – Diagnóstico. S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 10 dez. 2018c.

_____; _____. **Reunião Plenária e reuniões Temáticas de 30 e 31 de**

janeiro de 2018: Plenária Geral. S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 30 jan. 2018d.

_____; _____. **Relatório de Contextualização Consolidado (Ra 02) – Vol. 5 — Aspectos Econômicos.** S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 10 dez. 2018e.

_____; _____. **PDS Litoral 2035:** Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná. S. l.: Paraná; The World Bank; Barcelona Brasil Group; Mcrit; Hidria; Quanta, 2019.

PARANAGUA. Contrato Inicial - Contrato de concessão de terras e fundação e construção da cidade balneária do Pontal do Sul. Paranaguá (PR), 1950.

_____. **Lei nº 549 de 1º de julho de 1965.** Autoriza a reformulação do contrato existente entre o Município de Paranaguá e a Empreza Balneário Pontal do Sul S/A – Imobiliária Urbano e Rural, de concessão de terras e construção de uma Cidade Balneária. Paranaguá (PR), 1 jul. 1965.

PARANAGUÁ implanta seu parque industrial. **Diário da Tarde**, 31 out. 1979, p. 6.

PAULA, E. V. de; BORGES, C.; ATHAYDE, A. Eixo de Pontal: utilidade pública para quem? Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 01 fev. 2017. Disponível em: <encurtador.com.br/at156>. Acesso em: 30 nov. 2017.

PATRÍCIO JUNIOR, A. J. de M. Entrevista com presidente do Porto Pontal, Patrício Júnior. **Band Entrevista**, 19 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=WZcWS3vCvVU>>. Acesso em: 29 maio 2020.

PAZ, L. P. **Solicitação de estudos complementares de impacto ambiental – aspectos sócio-econômicos.** Pontal do Paraná (PR), 10 out. 2008.

PEREIRA, A. Q. Por uma teoria da condição urbana da vilegiatura (marítima). In: SEMINÁRIO NACIONAL GOVERNANÇA URBANA E DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO, Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, 2010. **Anais...** Natal: UFRN, 2010, p. 1-17.

PEREIRA, M. F. V. Território e Política: práxis invertidas e desafios da existência. **Sociedade & Natureza**, v. 23, n.1, p. 95-104, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sn/v23n1/08.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2019.

PEREIRA, D. B.; PENIDO, M. de O. Conflitos em empreendimentos hidrelétricos: possibilidade e impossibilidade do (des)envolvimento social. In: ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. (Orgs.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais.** 1ª reimpressão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2017, p. 250-275.

PÉREZ, I. J. **Produção de natureza:** parques, rewilding e desenvolvimento local. (Tradução Cristina Bakker e Claudia Ortiz). Curitiba: SPVS, 2019.

PIGNARRE, P.; STENGERS, I. **La sorcellerie capitaliste: pratiques de désenvoûtement**. Paris (FRA): Découverte, 2005.

PIERRI, N. O Litoral do Paraná: entre a riqueza natural e a pobreza social. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 8, p.25-41, jul./dez. 2003. Editora UFPR.

_____. **O processo que conduz à proposta hegemônica de desenvolvimento sustentável e as alternativas em discussão**. Textos para discussão, Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná (UFPR), 2004.

_____; ANGULO, R. J.; SOUZA, M. C. de; KIM, M. K. A ocupação e o uso do solo no litoral paranaense: condicionantes, conflitos e tendências. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 13, p. 137-167, jan./jun. 2006. Editora UFPR.

PIGOSSO, A. M. B. **O processo de reativação da base operacional da Techint em Pontal do Paraná**: análise do processo de licenciamento ambiental. 63 p. Relatório (Especialização em Análise Ambiental), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2015. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1884/40333>>. Acesso em: 20 out. 2018.

PIMENTEL, R. Campanha pede mais infraestrutura para levar turistas ao Litoral do PR. **Cabazanews**, 01 mar. 2019. Disponível em: <<https://cabazanews.com/campanha-pede-mais-infraestrutura-para-levar-turistas-ao-litoral-do-pr/>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

PINHEIRO, M. H. de A. **Relatório circunstanciado de Identificação e Delimitação da Terra Indígena Sambaqui** (Pontal do Paraná – PR). Curitiba: Funai, mar. 2016.

POLIDORO, M.; DESCHAMPS, M. V. Segundas residências e urbanização no Litoral do Paraná. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, v. 14, n. 125, p. 215-235, jul./dez. 2013. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/557>>. Acesso em: 20 out. 2018.

PONTAL DO PARANÁ. **Decreto nº 706/2001**. Cria “Unidade de Conservação” no Município de Pontal do Paraná. Pontal do Paraná (PR), 10 set. 2001.

_____. **Decreto nº 1120/2002**. Cria “Unidade de Conservação” no Município de Pontal do Paraná. Pontal do Paraná, 23 out. 2002.

_____. **Plano Diretor Integrado de Pontal do Paraná**. Pontal do Paraná (PR), 2004.

_____. **Lei Ordinária nº 642, de 17 de janeiro de 2006**. Dispõe sobre o Sistema Viário Básico do município de Pontal do Paraná, a hierarquia e o dimensionamento das vias públicas no território municipal e traça diretrizes para o arruamento municipal. 17 jan. 2006.

_____. **Lei Complementar nº 2, de 3 de agosto de 2007**. Dispõe sobre o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo nas áreas urbanas do município e dá outras providências. 3 ago. 2007.

_____. **Decreto nº 2.809, de 14 de abril de 2008.** Dispõe sobre a implantação e operação da Via Arterial I, pertencente ao Sistema Viário Básico do Município de Pontal do Paraná e dá outras instruções. 14 abr. 2008.

_____. **Lei Complementar nº 9 de 28 de outubro de 2014.** Dispõe sobre o Zoneamento, o Uso e a Ocupação do Solo do Município de Pontal do Paraná, Estado do Paraná. Diário Oficial do Estado, 28 out. 2014.

_____. **Plano Diretor:** Município de Pontal do Paraná – 2014, Decreto Estadual – 2015. Apresentação em Powerpoint. Pontal do Paraná, 2015.

_____. **Decreto nº 5.532, de 23 de fevereiro de 2016.** Estabelece condições para a emissão de alvarás de construção e de funcionamento para empreendimentos industriais, comerciais, imobiliários e de prestação de serviços no interior da Zona Especial Portuária do município de Pontal do Paraná. 23 fev. 2016.

PONTAL do Sul poderá ser terminal de cereais. Diário do Paraná, 24 dez. 1974, 2 caderno, p. 6.

PONTAL MUITO MAIS LEGAL. **Pontal Muito Mais Legal.** 28 maio 2015. Disponível em: <encurtador.com.br/lrFR2>. Acesso em: 25 jul. 2019.

PORTO PONTAL. **3P – Porto Pontal do Paraná.** Curitiba, 23 maio 2018. Disponível em: <[http://www.fiepr.org.br/para-empresas/conselhos/comercio_exterior/uploadAddress/FIEP_-_Porto_Pontal_Parana_23-05-18\[81646\].pdf](http://www.fiepr.org.br/para-empresas/conselhos/comercio_exterior/uploadAddress/FIEP_-_Porto_Pontal_Parana_23-05-18[81646].pdf)>. Acesso em: 31 mar. 2020.

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO (PGE). **Licenciamento Ambiental do Terminal Portuário Pontal do Paraná.** PGE, 30 set. 2008a.

_____. **PGE solicita adiamento da audiência.** Ofício nº 1294/PGE, 15 set. 2008. Curitiba: PGE, 2008b.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder.** (Trad. Maria Cecília França). São Paulo: Ática, 1993.

REDE BRASILEIRA PARA CONSERVAÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS E NATURAIS AMIGOS DAS ÁGUAS (ADA). Ofício 022/08, 30 set. 2008. Curitiba: ADA, 2008.

RIBEIRO, J. C. Entrevista com João Carlos Ribeiro, presidente Conselho Administrativo Porto Pontal Paraná. **Band Entrevista**, 23 jun. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?time_continue=72&v=CspV6Y059N4>. Acesso em: 28 ago. 2019.

RICHA FILHO, J. Chega de intenções! Queremos obras! Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 12 jun. 2015. Disponível em: <encurtador.com.br/cfLQV>. Acesso em 04 ago. 2019.

_____. Uma resposta para o futuro de Pontal do Paraná. Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 23 jan. 2017. Disponível em: <encurtador.com.br/lxBO7>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____. Uma faixa de desenvolvimento. Artigo de Opinião. **Gazeta do Povo Online**, 10 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/opinio/artigos/uma-faixa-de-desenvolvimento-dak77wdiwpaulwliw4urlirvz/>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

ROBBINS, P. **Political ecology**: a critical introduction. Malden (USA): Wiley-Blackwell, 2012.

ROCHA, O. A. **Subsídios para a história de Pontal do Paraná**. Curitiba: Gráfica e Editora Núcleo Ltda., 1997.

ROSTOW, W. W. **Politics and the stages of growth**. Cambridge (ENG): University Press, 1971.

RUSCHMANN, D. van den M. **Turismo e planejamento sustentável**: a proteção do meio ambiente. Campinas (SP): Papirus, 1997.

SACHS, I. **Desenvolvimento**: includente, sustentável, sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

SACK, R. **Human territoriality**: Its theory and history. Cambridge (ENG): Cambridge University Press, 1986.

SALVE A ILHA DO MEL. **#ParePresteAtenção**. 2017. Folder.

_____. **Aula pública**. 25 maio 2018a. Vídeo. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=o1PtH0E5wEA>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____. **Governo do Paraná violenta processo democrático para aprovar obra no litoral do Paraná**. 7 fev. 2018b. Vídeo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=w1cUj4c_JGo>. Acesso em: 29 maio 2020.

_____. <<http://www.salvailhadomel.com.br/>>. 2019a. Acesso em: 08 jun. 2019.

_____. **Salve a Ilha do Mel – Facebook**. 2019b. Disponível em: <<https://www.facebook.com/salvailhadomel/>>. Acesso em: 07 dez. 2019.

SALVE PONTAL E A ILHA. Disponível em: <<http://salvepontaleilha.com.br/#conhecaoprojeto>>. Acesso em: 05 jan. 2020.

SAMPAIO, C. A. C. **Turismo como fenômeno humano**: princípios para se pensar a socioeconomia. Santa Cruz do Sul (RS): Edunisc, 2005.

_____. Turismo como fenômeno humano: princípios para pensar a ecossocioeconômia do turismo e sua prática sob a denominação turismo comunitário. **Turismo em Análise**, São

Paulo, v. 18, n. 2, p. 148-165, nov. 2007. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rta/article/viewFile/62595/65383>>. Acesso em: 04 maio 2018.

_____.; LESAMA, M. F.; ARAUJO, J. R.; MENDEZ, E. O. Perspectiva do turismo comunitário, solidário e sustentável. In: _____.; HENRÍQUEZ, C.; MANSUR, C. (Orgs.). **Turismo comunitário, solidário e sustentável: da crítica às ideias e das ideias à prática**. Blumenau (SC): Edifurb, 2011, p. 23-30.

SAMPAIO, R. **Uso balneário, apropriação do espaço e meio ambiente em Pontal do Paraná, litoral paranaense**. 227 p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2006.

SANTIAGO, A. L. F. **Licença Social para Operar – relacionamento da empresa com a comunidade local: critérios de influência para a concessão da LSO – um estudo de caso da mineração brasileira**. 320 p. (Tese de Doutorado em Administração de Empresas), Universidade de Alicante, Alicante (POR), 2016. Disponível em: <<http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/69591>>. Acesso em: 15 dez. 2019.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**: Petrópolis (RJ): Editora Vozes, 1980.

_____. **O dinheiro e o território**. In: CONFERÊNCIA DE INAUGURAÇÃO DO MESTRADO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE E ABERTURA DO ANO LETIVO DE 1999. Rio de Janeiro, UFF, 15 mar. 1999.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora USP, 2006, Coleção Milton Santos.

_____. **O espaço do cidadão**. 7 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 26 ed. Rio de Janeiro: Record, 2017.

SÃO PAULO. **Escritura de compra e venda**. 08 junho 1994.

SCHEIFER, B. **Paranaguá, cidade portuária: entre a cidade “sonhada e a cidade real”**. 136 p. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Candido Rondon (PR), 2008. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=123706>. Acesso em: 20 out. 2018.

SECRETARIA DO ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGISTICA (SEIL). **Proposta de parceria Porto Pontal e Governo do Estado, por meio da SEIL e do DER**. Carta nº SEIL/01/2014/PPPIE. Curitiba: Seil, 22 out. 2014.

_____. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM (DER). **Faixa de Infraestrutura**. Vídeo. 11 maio 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=giQA1jHWSpy>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

_____.; _____. **Transmissão ao vivo de Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná**.

Vídeo. Pontal do Paraná (PR): Seil; DER, 17 maio 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=W0TV4iDPD5I>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

_____; ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA (APPA); CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA (CAP); COMISSÃO ESPECIAL DO PDZ-PO. **Anexo ao Relatório apresentado em 16 jul. 2012.** SEIL; APPA; CAP; Comissão Especial do PDZ-PO, 2012.

SECRETARIA DO ESTADO DA FAZENDA (SEFA). **Consórcio de bancos ganha concorrência para financiar até R\$ 1,6 bi ao Estado**, 03 dez. 2019. Disponível em: <encurtador.com.br/oxQY4>. Acesso em: 28 abr. 2020.

SECRETARIA DO ESTADO DO TURISMO (SETU). **Estatísticas do Turismo**. Curitiba: Setu, 2007.

SECRETARIA DO ESTADO DO MEIO AMBIENTE (SEMA); INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ (IAP). **Resolução Conjunta SEMA/IAP nº 005/2009**. Estabelece e define o mapeamento das Áreas Estratégicas para a Conservação e a Recuperação da Biodiversidade no Estado do Paraná e dá outras providências, Curitiba, 2009.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO (SPU). **Cadastramento de área de aterro construída pela Techint - próximo ao Rio Penedo - Pontal do Paraná – PR**. Brasília: SPU, 2016.

SECRETARIA ESPECIAL PARA ASSUNTOS RODOVIÁRIOS. **Ofício 238-DG. 23 set. 2008 à Superintendência do Ibama**. Curitiba: Secretaria Especial para Assuntos Rodoviários/DER, 2008.

SILVA, K. de O. **A residência secundária e uso do espaço público no litoral oriental potiguar**. Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, 2010. Disponível em: <<http://repositorio.ufrn.br:8080/jspui/handle/123456789/18897>>. Acesso em: 20 out. 2018.

SILVA, J. J. I. **Uma análise das transformações do uso da terra pela implementação de um Complexo Portuário em Pontal do Paraná – PR**. 164 p. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2015. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/38325>>. Acesso em: 20 out. 2018.

SILVA, A. S. da; PAULA, E. V. de; BORGES, C. R. S.; FISCHER, D.; SIPINSKI, E. A. B. Observatório de conservação costeira do Paraná OC2: Uma nova ferramenta de apoio ao desenvolvimento regional. In: REIS, R. A.; ABRAHÃO, C. M. de S.; TIEPOLO, L. M.; CHEMIN, M. **Litoral do Paraná: território e perspectivas**, vol. 1 – Sociedade, Ambiente e Gestão. Curitiba: Brazil Publishing, 2016, p. 249-273.

SIPINSKI, E. A. B. O risco ambiental da expansão de áreas portuárias no Litoral . Artigo de Opinião, **Gazeta do Povo Online**, 30 jul. 2016. Disponível em: <encurtador.com.br/ehsD6>. Acesso em: 04 ago.2019.

SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. (Coord.). **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos.** (Trad. Helena Menna Barreto Silva). São Paulo: Annablume, 2006, p. 59-87.

SOARES, C. R. **Os Portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.** 184 p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2009.

SOCIEDADE DE PESQUISA EM VIDA SELVAGEM E EDUCAÇÃO AMBIENTAL - SPVS. **Plano de Manejo Reserva Particular do Patrimônio Natural Morro da Mina e Santa Maria.** Curitiba: SPVS, 2012a.

_____. **Plano de manejo Reserva Particular do Patrimônio Natural Rio Cachoeira e Águas Belas.** Curitiba: SPVS, 2012b.

SOUZA, M. J. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e temas.** Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 1995, p. 77-116.

SOUZA, M. L. Território da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (Orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos.** São Paulo: Expressão Popular, 2009, p. 57-72.

SOUZA SANTOS, B. de. Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências. **Revista de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 63, p. 237 - 280, out. 2002. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/rccs/1285>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

TEIXEIRA, C. F. O desenvolvimento sustentável em Unidade de Conservação: a “naturalização” do social. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 20, n. 59, p. 51-66, out. 2005. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v20n59/a04v2059.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

TELLES, D. H. Q. **Análise sobre a situação socioambiental e atividade turística da Vila de Encantadas, Ilha do Mel – Paraná.** 104 p. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 2007. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/33656>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

TERMINAL DE CONTEINERES DE PARANAGUÁ (TCP). **TCP bate recorde histórico de produtividade no Porto de Paranaguá.** 2014. Disponível em: <<https://www.tcp.com.br/wp-content/uploads/2014/12/02-Recorde-de-produtividade-Geral.docx>>. Acesso em: 26 jul. 2019.

TIEPOLO, L. M. A inquietude da Mata Atlântica: reflexões sobre a Política do Abandono em uma terra cobiçada. **Guajú**, Matinhos (PR), v.1, nº 2, p. 96-109, 2005. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/guaju/article/view/45057/27435>>. Acesso em: 07 ago. 2017.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 4ª REGIÃO (TRF4). **Autos do processo nº 50005500-92.2014.4.04.7008/TRF**, 05 dez. 2015. Disponível em: <encurtador.com.br/cezKM>. Acesso em: 19 out. 2019.

TULIK, O. **Turismo e meio de hospedagem: casas de temporada**. São Paulo: Roca, 2001.

TURNER, L.; ASH, J. **La horda dorada: el turismo internacional y la periferia del placer**. Madrid: Editorial Endymión, 1991.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ (UFPR). Licenciamento Ambiental da Faixa de Infraestrutura no Município de Pontal do Paraná. **Parecer técnico**. Pontal do Paraná/Matinhos/Curitiba: UFPR, 04 abr. 2018a.

_____. **Carta de Matinhos**. Matinhos (PR): UFPR, 16 ago. 2018b.

_____; UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ (UTFPR); PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ (PUC-PR); UNIVERSIDADE POSITIVO. **Comunicado conjunto das universidades sobre a criação de complexo portuário em Pontal do Paraná**. Curitiba: UFPR/UTFPR/PUC-PR/Positivo, 05 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.ufpr.br/portalufpr/noticias/ufpr-utfpr-puc-e-up-entregam-documento-a-governadora-cida-borghetti-sobre-complexo-portuario-em-pontal-do-parana/>>. Acesso em: 07 mar. 2019.

VEIGA, J. E. da. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do Século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

VIÉGAS, R. Conflitos ambientais e lutas materiais e simbólicas. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 19, p. 145-157, jan./jun. 2009. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/made/article/view/13564/10890>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

ZHOURI, A. Justiça ambiental, diversidade cultural e accountability: desafios para a governança ambiental. **RBCS**, v.23, n. 68, p. 1-12, out. 2008. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rbsoc/v23n68/v23n68a07.pdf>>. Acesso em: 09 nov. 2019.

_____; LASCHEFSKI, K. Uma sociologia do licenciamento ambiental: o caso das hidrelétricas em Minas Gerais. In: _____. PEREIRA, D. B. **A insustentável leveza da política ambiental: desenvolvimento e conflitos socioambientais**. 2 Ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2014, p. 89-118.

_____; _____. Desenvolvimento e conflitos ambientais: um novo campo de investigação. In: _____. (Orgs.). **Desenvolvimento e conflitos ambientais**. 1ª reimpressão. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2017, p. 11-31.

_____; OLIVEIRA, R. Desenvolvimento, Conflitos Sociais e Violência no Brasil Rural: o caso das usinas hidrelétricas. **Ambiente & Sociedade**, Campinas (SP), v. 10, n. 2, p. 119-135, jul.- dez. 2007. Disponível em: <<http://w.scielo.br/pdf/asoc/v10n2/a08v10n2.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 2019.

_____; LASCHEFSKI, K.; PAIVA, A. Uma Sociologia do Licenciamento Ambiental: o caso das hidrelétricas em Minas Gerais. In: ZHOURI, A. (Org.). **A insustentável leveza da política ambiental: desenvolvimento e conflitos socioambientais**. 2 Ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2014, p. 89-118.

_____; _____. PEREIRA, D. B. Introdução: Desenvolvimento, sustentabilidade e conflitos socioambientais. In: ZHOURI, A. (Org.). **A insustentável leveza da política ambiental: desenvolvimento e conflitos socioambientais**. 2 Ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2014, p. 11-24.

ZBOROWSKI, M. B.; LOUREIRO, C. F. B. Conflitos ambientais na Baía de Sepetiba: o caso dos pescadores artesanais frente ao processo de implantação do complexo siderúrgico da companhia siderúrgica do atlântico. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPPAS, 4, Brasília, jun. 2008. **Anais...** Brasília, 2008, p. 1-20. Disponível em: <<http://anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT6-69-637-20080510235918.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

APÊNDICES

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Dados pessoais:

Nome: _____

Idade: _____

Profissão: _____

Local de nascimento: _____

Local de moradia: _____

Há quanto tempo mora/está envolvido com o litoral: _____

Instituição à qual pertence: _____

Tópicos orientadores:

1. Opinião/posição sobre a instalação do Complexo industrial-portuário em Pontal do Paraná.
2. Opinião/posição sobre o turismo hoje em Pontal do Paraná e na Ilha do Mel.
3. Opinião/posição em relação aos possíveis impactos do complexo industrial-portuário, sejam eles positivos e negativos, para a região, e em relação a impactos da não instalação (para o turismo, comunidades locais, meio ambiente).
4. O que defendem em relação à instalação do complexo industrial-portuário e da faixa de infraestrutura.
5. Campanhas/ações realizadas em defesa do posicionamento.

